50 Years of Canadian Electrical and Mechanical Engineering

---

50 Ans de Génie Électrique et Mécanique Canadien

This is one of three hundred copies
of the hardcover version of
"50 Years of Canadian Electrical and Mechanical Engineering".

It is the only copy that was signed by the editorial and production staff.

Doug

Thanks for all
your hard work

[illegible]

Lorraine Gougeon

[illegible]

Katherine [illegible]

Julie Simoneau

[illegible]

Charles Frost

[illegible]

Doug Knight


BLUEBELL GARAGE
R.C.E.M.E.
LAND MAINTENANCE WORK ORDER (DISCRETE
(TERRE)
EAC
0731
7,C,0,1,0,5
VEH. SEC.
LEOPARD TANK
CPL.
7,8,8,5,1,3,5
1,1,6,1,0,2
PLACE IN CLASS "S" CONDITION FOR ARMD
SCHOOL. URGENT
CONTROL OFFICE
BOLD
Arte et Marte
1944 - 1994

Cataloguing
1. Canada, History, Canadian Army, Corps of Royal Canadian Electrical and Mechanical Engineers
2. Canada, History, Canadian Armed Forces, Electrical and Mechanical Engineering Branch

ISBN 0 - 9698084 - 0 - 2
National Library of Canada Catalogue Card Number

Catalogage
1. Canada, Histoire, Armée canadienne, Corps du génie électrique et mécanique royal canadien.
2. Canada, Histoire, Forces Armées canadiennes, service du génie électrique et mécanique.

ISBN 0 - 9698084 - 0 - 2
Numéro de fiche catalographique de la Bibliotheque Nationale du Canada

50 Years of Canadian Electrical and Mechanical Engineering



50 Ans de Génie Électrique et Mécanique Canadien

Contents Matières

Our Trades / Nos Métiers

Our Units / Nos Unités

Our Heritage / Notre Héritage

Our Schools / Nos Écoles

Editorial Staff

Editorial Board:
Colonel J.G.G. Nappert
Colonel M.C. Johnston (Retd)

Editors:
Lieutenant-Colonel J.G. Lindsay, Editor
Major D.C. Knight, English Text Editor
Mrs. M. Delisle, French Text Editor
Colonel R. Marleau, French Text Editor
Captain C.S. Frost, Photographic Editor
Mrs. L. Gougeon, Archivist

Translation Assistance:
Major M. Beauchemin
Captain J.G.A. Beaulieu
Captain J.S.R.D. Bertrand
Captain S. Carbonneau
Captain J.J.B.Cantin
Captain J.Y. Carrier
Major P.G.G. Collinge
Lieutenant-Colonel J.P.J.P. Dagenais
Lieutenant-Colonel J.P. Deschênes (Retd)
Major A. Gaudreau
Lieutenant-Colonel J.C. Giroux
Major P. Leroux
Master Warrant Officer C. Perras
Master Warrant Officer R. Proteau
Captain P.R. Shearing

Layout and Publishing Assistance:
Esprit de Corps/71 Film Canada
701 Albert Street
Ottawa, Ontario

Printing:
Kromar Printing Ltd.
725 Portage Avenue
Winnipeg, Manitoba

Personnel de rédaction

Comité de rédaction :
Colonel J.G.G. Nappert
Colonel (à la retraite) M.C. Johnston

Rédaction :
Lieutenant-colonel J.G. Lindsay, rédacteur en chef
Major D.C. Knight, rédacteur/réviseur anglais
Madame M. Delisle, rédactrice/réviseur français
Colonel R. Marleau, rédacteur/réviseur français
Capitaine C.S. Frost, directeur de la photographie
Madame L. Gougeon, archiviste

Aide à la traduction :
Major M. Beauchemin
Capitaine J.G.A. Beaulieu
Capitaine J.S.R.D. Bertrand
Capitaine S. Carbonneau
Capitaine J.J.B. Cantin
Capitaine J.Y. Carrier
Major P.J.G. Collinge
Lieutenant-colonel J.P.J.P. Dagenais
Lieutenant-colonel (à la retraite) J.P. Deschênes
Major A. Gaudreau
Lieutenant-colonel J.C. Giroux
Major P. Leroux
Adjudant-maître C. Perras
Adjudant-maître R. Proteau
Capitaine P.R. Shearing

Mise en page et aide à l'édition :
Esprit de corps/71 Film Canada
701, rue Albert
Ottawa, Ontario

Imprimerie :
Kromar Printing Ltd.
725, avenue Portage
Winnipeg, Manitoba

A Word from the Editors

Our original intent was to have a document of 48 pages. Somewhere along the line, we seem to have lost count...

In any publication of this nature, the greatest danger is that something or somebody will be left out. This is all the more critical when one considers just how much history is encompassed by our Branch. We have made every effort to include the major events and personnel groupings of our history in some way or other, and to be as fair to each generation as possible.

Times change and what was normal yesterday is no longer acceptable today. We have used the term "craftsman" as equally applicable to both women and men. Although RCEME was a Corps, LORE, LEME and EME are Branches. We have tried to use the appropriate term where possible, but the modern designation is used generically.

The bilingual format is occasionally restrictive, but we have tried to tell the same story with the same tone in both languages, rather than have a strict technical translation. As noted in the credits, a number of people assisted with the translation, which caused a significant load for the French Editors in smoothing out individual styles, and standardizing what was unfamiliar terminology for many.

Throughout the project, the wealth of information available about the Branch has never ceased to amaze us. We have collected a reasonable number of photos and some reminiscences, but encountered many difficulties in verifying facts. There is no real central repository for our memories, and, as the years go on, there is the increasing danger that much of the memorabilia currently in private hands may end up in a landfill. We encourage everyone to donate their old documents, photos, and memorabilia to the Base Borden Museum so that they will be available for future researchers.

Mot de la rédaction

Notre intention première était de faire un document de 48 pages. Il me semble que quelque part nous ayons perdu de vue cet objectif...

Dans tout document de ce genre, nous avons toujours peur d'oublier quelque chose ou quelqu'un. Cela devient de première nécessité lorsque l'on songe à toute l'histoire vécue par notre Service. Nous nous sommes efforcés, d'une façon ou d'une autre, d'inclure tous les événements majeurs et tous les regroupements de notre histoire et, d'être juste envers chaque génération.

Tout évolue et ce qui était acceptable hier ne l'est plus aujourd'hui. Nous avons utilisé le terme «Artisan», qu'il s'applique aux hommes ou aux femmes. Quoique le GEMRC était un Corps, le G MAT, le GEMT et le GEM sont des Services. Nous nous sommes efforcés d'employer les termes appropriés, dans la mesure du possible, nous avons toutefois privilégié les désignations modernes.

Quoique le format bilingue nous ait parfois occasionné des restrictions, nous avons rendu justice aux articles en racontant les mêmes histoires, avec le ton approprié dans les deux langues. Comme vous le constaterez dans la liste du personnel de rédaction, bon nombre de personnes ont contribué à la traduction, ce qui a donné une surcharge de travail à nos rédacteurs/réviseurs qui ont uniformisé la terminologie et poli le langage.

Tout au long de ce projet, la masse de renseignements disponibles au sujet du Service n'a pas cessé de nous étonner. Nous avons rassemblé une bonne collection de photos et de souvenirs, mais avons éprouvé certaines difficultés à vérifier tous les faits. Nous ne possédons pas d'archives centrales pour conserver nos mémoires et, au fil des ans, il y a de plus en plus de chances que des souvenirs qui sont présentement entre les mains de particuliers se perdent. Vous êtes tous fortement encouragés à donner vos vieux documents, photos et souvenirs au Musée d'histoire militaire de la base Borden pour que ceux qui auront à faire des recherches à l'avenir aient une bonne source de matériel disponible.



Lieutenant V. Pergat in an aggressive mood.
BY: COLONEL J.G.G. NAPPERT

Le lieutenant V. Pergat est prêt à se battre.
PAR: LE COLONEL J.G.G. NAPPERT

A Message from the Branch Advisor

It is with great pleasure that I extend most sincere congratulations and "well done" on the occasion of the Fiftieth Anniversary to all members of the Electrical and Mechanical Engineering family.

Fifty years ago, during the crucial years of World War II, the era of technology arrived on the battlefield and ushered in the need to create a distinct engineering corps, the Royal Canadian Electrical and Mechanical Engineers, with the responsibility of ensuring the Army had serviceable and effective equipment. Today that need is ever more evident as the technological revolution continues to produce increasingly complex weapons systems. And, I am proud to report, that the present members of the EME family continue to provide the high standard of service set by our predecessors.

Over the last fifty years we have experienced many changes and re-organizations in both the regular and reserve forces. We have had four different names and as many hat badges. We have seen the establishment of the EME Association, the RCEME Association, and our affiliated EME Cadet Corps. Such changes have strengthened us.

And what are the future challenges for the EME Branch? Besides the explosion of information technology, we are facing a very unstable world where a specific

Le mot du conseiller du Service

C'est avec un immense plaisir que j'offre mes félicitations à tous les membres de la famille du Génie électrique et mécanique pour un «travail bien fait» à l'occasion du 50e anniversaire.

Il y a 50 ans, au cours des années cruciales de la Deuxième Guerre mondiale, l'ère de la technologie a fait son entrée sur le champ de bataille et a provoqué le besoin de former un corps du génie distinct, le Génie électrique et mécanique royal canadien, à qui on a donné pour mission le maintien du matériel de l'Armée en bon état de service. De nos jours, ce besoin est encore plus grand, puisque les progrès de la technologie permettent la production de systèmes d'armes de plus en plus complexes. Je suis fier de signaler qu'à l'exemple de ses prédécesseurs, les membres actuels de la famille du GEM ont continué à fournir une qualité de service élevée.

Au cours des 50 dernières années, nous avons été témoins de nombreux changements et de nombreuses réorganisations au sein des Forces canadiennes, dans les Forces régulière et de réserve. Nous avons été connus sous quatre appellations différentes et nous avons arboré quatre différents insignes. Nous avons également vu naître l'association GEM, l'association GEMRC et notre affiliation au Corps de cadets GEM. Ces changements

enemy threat is no longer the issue. Constant change, economic restructuring, and international instability will challenge us to be more innovative and flexible. But, in our Branch, we have an advantage or "strategic edge" which will take us through these trying times – our Craftsmen! For it was their innovative and flexible approach to challenge that won accolades for our Corps in the theatres of World War II and Korea, as well as while on Peacekeeping missions throughout the world. And it is these same Craftsmen who meld the art of soldiering with the science of maintenance to become members of our highly respected non-commissioned cadre. They in turn pass on the noble characteristics of EME to the young officers who join the Branch. Therefore, I am convinced we have the right chemistry and balance to progress in the future.

As we celebrate our 50th Anniversary let us, all together, look back with pride at our accomplishments as well as look forward with vigour and enthusiasm to the challenges ahead.

Arte et Marte

ont contribué à resserrer nos liens.

Que nous réserve l'avenir? Mise à part l'explosion de la technologie de l'information, nous faisons face à un monde très instable où une menace spécifique n'existe plus. L'évolution constante, la restructuration économique et l'instabilité internationale solliciteront plus de souplesse et d'innovation de notre part. Heureusement, au sein de notre Service, nous possédons un «avantage stratégique» qui facilitera notre passage à travers ces temps difficiles - nos Artisans! N'est-ce pas leur approche innovatrice et souple face au défi qui a permis au Corps GEM de s'illustrer au combat au cours de la Deuxième Guerre mondiale et de la Guerre de Corée, de même que lors de missions de maintien de la paix à travers le monde? Et ce sont ces mêmes artisans qui ont fusionné l'art militaire et la science de la maintenance, et qui sont devenus membres de notre très respecté cadre de sous-officiers. Ils transmettent ensuite les nobles particularités relatives au GEM aux jeunes officiers qui se joignent au Service. Par conséquent, je suis convaincu que notre service possède les bons ingrédients et le bon équilibre pour affronter l'avenir.

Au cours des célébrations du 50e anniversaire, souvenons-nous tous ensemble, avec fierté, de nos réalisations et anticipons avec hardiesse et enthousiasme les défis qui nous attendent.

Arte et Marte

le brigadier-général V. Pergat

V Pergat BGen

Brigadier-General V. Pergat



The Colonel Commandant when on active service in Vietnam in 1973 with the International Commission for Control and Supervision.
BY: DND.

Le Colonel commandant, au Vietnam en 1973, en service auprès de la Commisison internationale de contrôle et de surveillance.
PAR: MDN.

Introduction by the Colonel Commandant

Sadie guarded the White House at the RCEME School in Barriefield, and RCEME was 9 years old when I joined the Corps. Most of the members of the Corps were veterans of World War Two. Many Craftsmen were serving in Korea and West Germany. There was a strong feeling of being involved and of doing something worthwhile. You could also sense that being part of a separately identifiable engineering corps was important to the Craftsmen. It gave them that little something extra. It was the mystique that was RCEME and it caught my imagination - even after 41 years it still does! I'm proud to have been a part of it for so long.

Members of RCEME were to be "combatant in the fullest possible sense". This requirement continues today in our Branch. It places a different dimension on being an engineer or a technician. It means that members of the Branch must be "soldiers" too. It is reflected in our training, e.g. EME Common Training, and exercise "Dirty Hands". As a result, many of us have been employed not only in technical and logistical positions, but in operational staff and command positions. Experience in operations opens up new ideas, and was one of the most interesting aspects of my military career. It helps to relate operational use, design and maintenance of equipment. Over the past three years I have visited,

Introduction par le Colonel-commandant

Lorsque je me suis enrôlé, le GEMRC avait 9 ans et "Sadie" veillait déjà sur la maison blanche de l'école à Barriefield. À cette époque, la plupart des membres du Corps étaient des vétérans de la seconde guerre mondiale, et plusieurs Artisans servaient en Corée ou en Allemagne de l'Ouest. On pouvait ressentir une forte impression d'engagement et nous avions tous le sentiment de faire quelque chose d'essentiel. Aussi, il était apparent que faire partie d'un corps de génie distinct était important pour les Artisans. Cela leur apportait un petit quelque chose de plus et donnait au GEMRC un certain mysticisme; c'est ce qui m'a d'abord frappé et, 41 années plus tard, cela me fascine encore. Je suis fier d'avoir fait partie du GEMRC si longtemps.

Les membres du GEMRC devaient être des «combattants» dans tous les sens du terme. Cela est d'ailleurs encore essentiel de nos jours au sein du GEM. Cette particularité donne une dimension différente aux métiers de techniciens et d'ingénieurs et signifie sans équivoque que les membres du GEM sont aussi «soldats». Notre programme d'entraînement le reflète bien, entre autres, par le biais de l'entraînement commun GEM et de l'exercice «Dirty Hands». Par conséquent, plusieurs d'entre nous ont été employés non seulement à des postes techniques et logistiques, mais également à des

met and talked with most of the serving members of the Branch and with many retired members too. What pleases me most is that the enthusiasm and professionalism which I saw 40 years ago has been passed on to today's young Craftsmen. This is important because, throughout the difficulties imposed by Unification, we stuck together and kept our identity. It is something in which we all can take special pride. We set an excellent record in World War II and maintained it through four decades of Cold War. To-day, in an era of international instability and recession, our record is being enhanced by our young Craftsmen in the far flung corners of the world.

I extend my congratulations to all of Canada's Craftsmen, regulars, reservists and retirees. We have done well over the past 50 years. More importantly we are well prepared for the future.

Arte et Marte

postes opérationnels et de commandement. L'expérience acquise dans un poste opérationnel élargit nos horizons. Je peux d'ailleurs en témoigner puisque mon expérience dans des postes de ce genre fut pour moi parmi celles les plus enrichissantes de ma carrière. Ce type d'emploi contribue à faire comprendre le lien qui existe entre les opérations, la conception et la maintenance de l'équipement.

Au cours des trois dernières années, j'ai visité, rencontré et parlé avec la plupart des militaires du Service ainsi qu'avec plusieurs de nos retraités. Ce qui me fait le plus plaisir c'est de constater que l'enthousiasme et le professionnalisme qui m'avaient frappé il y a 40 ans règnent toujours chez nos jeunes Artisans d'aujourd'hui. C'est important puisque c'est cela qui nous a permis, malgré les difficultés imposées par l'unification, de se serrer les coudes et de conserver notre identité. Nous pouvons en être fiers.

Nous avons accompli un excellent travail pendant la deuxième guerre mondiale et nous avons continué pendant les quatres décennies de la guerre froide. Aujourd'hui, dans une ère d'instabilité internationale et de récession économique, notre histoire est rehaussée par nos jeunes Artisans aux quatres coins du globe. Je félicite donc tous les Artisans du Canada, de la force régulière, de la réserve ou à la retraite. Nous nous sommes distingués dans les cinquante dernières années et, plus important encore, nous sommes fin prêts à affronter les défis que comportent l'avenir.

Arte et Marte

le colonel (à la retraite) Murray C. Johnston

Murray Johnston

Colonel Murray C. Johnston (Retd)

Craftsmen A.E. Rest (left) and P.G. Logan receiving an achievement award from Capt R.H. Thorn on completion of their Vehicle Mechanic (Wheeled) Group 1 Course, 19 September 1966.
BY: DND.

Le 19 septembre 1966, le capt R.H. Thorn offre une plaque d'honneur aux artisans A.E. Rest (à gauche) et P.G. Logan pour avoir complété avec succès leur cours du groupe 1 de mécanicien de véhicules (à roues). PAR: MDN.

Introduction by the Branch Chief Warrant Officer

For the past fifty years, Canada's Craftsmen have always possessed a strong work ethic, and the will to get the job done in spite of adverse conditions, shortage of material and interference from the enemy. It was this attitude, and the high esprit de corps in RCEME that convinced me to become a Craftsman in 1965. Many changes have taken place since that time. I will always remember the emotion I felt when the Corps was disbanded, and I was ordered to take down my RCEME hat badge. Yet I and most of my ex-RCEME friends stayed together in our new branch. The transition was much more difficult for those who were required to rebadge to other branches and leave their fellow Craftsmen behind. It was also difficult for the Mobile Support Equipment Technicians who joined us from the RCAF. Fortunately the majority adapted readily to their new life.

Technological change has been the greatest challenge faced by our Craftsmen in the past two decades. It is no longer possible to remain current through a self-generated study program as it was when I was a Craftsman. Modern equipment is more complex, yet it is also much more reliable. Expedient repairs are more difficult to perform, but recent reports from Kuwait, Somalia and

Introduction de l'adjudant-chef du Service

Au cours des 50 dernières années, les artisans canadiens ont toujours travaillé avec un maximum d'éthique, tout en accomplissant leurs tâches en dépit des conditions adverses, du manque de ressources et de l'interférence causée par l'ennemi. Cette attitude ainsi que l'esprit de corps qui règne au sein du Corps du GEMRC m'ont convaincu de joindre les rangs des artisans en 1965.

De nombreux changements sont survenus depuis. Je me souviendrai toujours des émotions qui m'ont envahi quand le Corps a été dissous et que j'ai reçu l'ordre d'enlever mon insigne du GEMRC. Quoi qu'il en soit, la majorité de mes collègues du GEMRC et moi avons accepté la transition à notre nouveau service. Cette transition a été beaucoup plus difficile pour ceux qui ont dû changer d'insigne et quitter leurs frères d'armes artisans.

Cela a également été difficile pour les techniciens du matériel mobile de soutien de l'ARC qui se sont joints à nous. Fort heureusement, la majorité d'entre eux se sont facilement adaptés à leur nouvelle vie.

Les changements en matière de technologie ont été le plus grand défi auquel nos artisans ont eu à faire face au cours des deux dernières décennies. Il n'est plus possible de suivre l'évolution de la technologie avec des programmes

Yugoslavia indicate that our Craftsmen remain resourceful and inventive. I believe the pace of change will accelerate in the nineties, but I am equally confident that the Craftsmen of tomorrow will meet the challenges they face with the same vigour that has been exhibited by those who served in the first fifty years.

Arte et Marte

d'études indépendants, comme ceux que nous avions quand j'étais artisan. L'équipement moderne est plus complexe, mais il est aussi plus fiable. Les réparations adéquates sont beaucoup plus difficiles à effectuer, mais les rapports récents en provenance du Koweït, de la Somalie et de l'ex-Yougoslavie indiquent que nos artisans sont toujours aussi ingénieux et inventifs. Je crois que l'évolution va poursuivre son cours dans les années 1990 et, je suis confiant que les artisans de demain sauront relever le défi avec la même vigueur que celle qui a animé ceux qui ont servi au cours des cinquante dernières années.

Arte et Marte

adjudant-chef A.E. Rest

A. E. Rest

Chief Warrant Officer A.E. Rest

OUR TRADES  NOS MÉTIERS



THE CRAFTSMAN'S LAMENT
(anonymous)

Oh wondrous world and life within
Have I sought some unseen sin?
When all I ask whoever I see,
"WHY CAN'T I JUST A TRADESMAN BE?"

Oh no! Oh no! says the Infanteer,
Never, never says the Bombardier,
The Trooper says with a merry grin,
"You'll be like ME or we'll never win."

So the Craftsman walks like the Infanteer,
And learns the game like the Bombardier,
And learns about the Trooper's tanks,
The H.E. shells and all those blanks.

He runs around like a ruddy deer,
Hops and jumps in the GYM so near,
Fires rifle and sub-machine gun,
Then he goes for a ten mile run.

The trench is dug, there will he sit,
The Sergeant growls, "Son, this is it!"
The Camouflage net is properly laid,
The mortar is fired and then the grenade.

He learns the score of a first aid kit.
And often thinks, "Will I learn to knit?"
Of course there's winter survival to do,
With parkas and mitts and overshoes too.

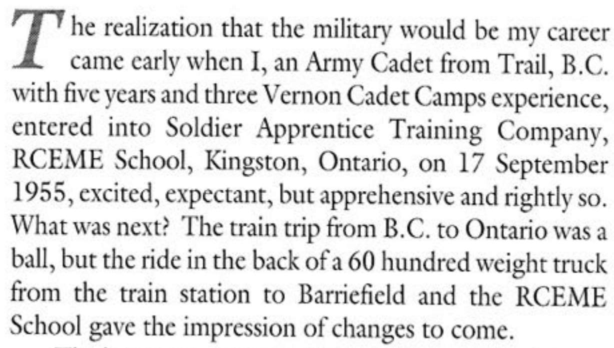
It's all so strange before I joined,
A phrase so long ago was coined,
"Join the army and learn a TRADE"
Duty bound, the call I bade.

So sit closely one and all,
For a pleading one last call,
When will someone finally see,
"WHY CAN'T I JUST A TRADESMAN BE?"

The current EME Badge which was adopted in 1991. BY: DND.
L'insigne actuel du GEM adopté en 1991. PAR: MDN.

Recollections of a RCEME Soldier Apprentice

By Chief Warrant Officer Gordon L. Johnson (retired 38 years after the 4th Intake)



The realization that the military would be my career came early when I, an Army Cadet from Trail, B.C. with five years and three Vernon Cadet Camps experience, entered into Soldier Apprentice Training Company, RCEME School, Kingston, Ontario, on 17 September 1955, excited, expectant, but apprehensive and rightly so. What was next? The train trip from B.C. to Ontario was a ball, but the ride in the back of a 60 hundred weight truck from the train station to Barriefield and the RCEME School gave the impression of changes to come.

The lasting impression of the first day was the drive to get civvies off and uniform on; and for one year the only civilian attire authorized was semi-regimental (Greys and Blues). Come summer 1956 our civvies were returned to no avail; we all had grown four inches.

Drill, of course, was a constant but not without fun. Some were experienced; some like Garth Ray (forgive me Colonel) had arm and leg co-ordination problems which took the pressure off the remainder of us, as Sergeant John Bouchard, Corporal Ray Hennesy, Corporal Punchy Gordon, etc. moved in for the kill. I did not escape their wrath on many other occasions, but I did when John Sloan knocked me out (on the parade square while doing rifle drill, during a slope-arms practice) and then, on "Order-Arms; Stand-at-Ease," stepped on my shiny boots while I was unconscious (he also created a cause for revenge, eventually accomplished at Camp Wainwright, 1958). Major (Shorty) Lodge, on inspection of quarters, would use our dresser drawers as steps to check badges and head-dress.

The Company Sergeant Major, Warrant Officer Class 2 Tom Taylor, kind of liked us, except for folks like Danny Lyle – our Senior Intake – who sold us their old irons and threatened our lives until we realized we were as big as they. Not to forget that it was the same Seniors that had motorcycles stripped and hidden under the floor of their lockers.

Our academic teachers were civilians. Each of us left the school with our own impressions; however, we did make the hit parade with fellows like Colonels Larry Leflar and Garth Ray, Lieutenant-Colonel John Watts (3rd Intake but 8 Platoon Section Leader) and Bill Fallon who, as a

Souvenirs d'un apprenti-soldat du GEMRC

Par l'adjudant-chef Gordon L. Johnson (retraité 38 ans après s'être joint au 4e contingent du Programme d'appentis-soldats)

J'ai tôt fait de réaliser que je ferais une carrière militaire. Après avoir passé cinq ans au sein des Cadets de l'Armée, à Trail (C.-B.), dont trois camps à Vernon, je me suis joint à la compagnie des apprentis-soldats à l'École du GEMRC, à Kingston (Ontario), le 17 septembre 1955, anticipant le meilleur, mais craignant le pire. Qu'est-il arrivé ensuite? Ce fut la fête durant le voyage en train entre la Colombie-Britannique et l'Ontario. Mais le trajet dans la caisse d'un camion de transport de la gare jusqu'à l'école nous a donné un aperçu de ce qui nous attendait.

Je n'oublierai jamais l'empressement du premier jour à troquer nos vêtements civils pour l'uniforme. De fait, le seul accoutrement civil autorisé durant la première année était le veston bleu et pantalon gris. L'été suivant, on nous a remis tous nos vêtements civils, sans doute pour la forme, puisque nous avions tous grandi de quatre pouces!

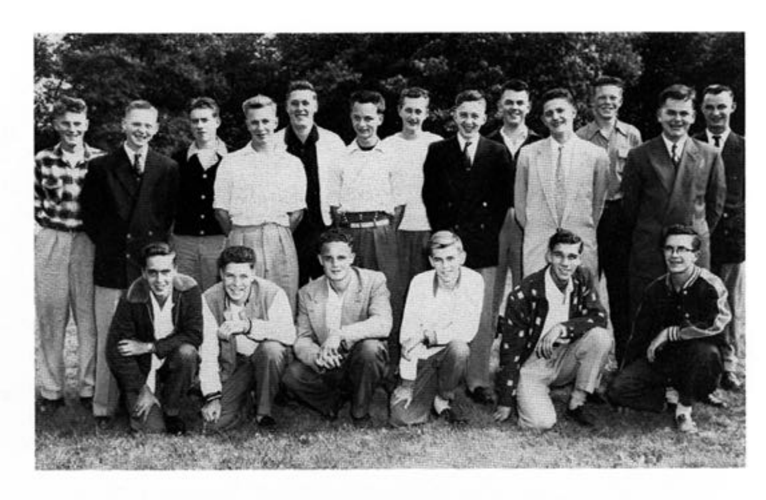
Les exercices de drill étaient omniprésents, mais non sans rigolade. Certains étaient bien coordonnés, mais d'autres, comme Garth Ray (pardon mon Colonel!), avaient de la difficulté à coordonner jambes et bras, ce qui détournait les foudres du sergent John Bouchard et des caporaux Roy Hennesy et Punchy Gordon du reste du groupe. En de nombreuses autres occasions, par contre, je n'ai pu échapper à leur emportement, sauf le jour où John Sloan m'a mis KO (sur le terrain de parade, en exécutant le commandement «à l'épaule arme»). Et puis, en exécutant les commandements «au pied armes» et «en place repos», il a mis le pied sur mes bottes bien astiquées pendant que j'étais inconscient (ce qui m'a donné une raison de revanche qui s'est produite en 1958 au Camp Wainwright). Le major «Shorty» Lodge durant les inspections se servait des tiroirs de la commode comme escalier pour inspecter insignes et casquettes.

Le sergent-major de compagnie, le sous-officier breveté de 2e classe Tom Taylor, nous aimait bien, sauf ceux du genre de Danny Lyle, le doyen du contingent, qui nous vendaient de vieux fers à repasser, puis nous menaçaient de mort jusqu'à ce que nous réalisions que nous étions aussi gros qu'eux. Ces mêmes doyens ont par ailleurs trouvé des pièces de leurs motos sous le plancher de leur casier!

Nos instructeurs étaient des employés civils. Chacun

Soldier Apprentices - 1955 Intake - BEFORE...Left to right, rear to front: Pte R.J. Vannier, Sig R.H. Gilbert, Cfn H.G. Cornelius, Cfn D.S. Hunt, Pte R.A. MacIntosh, Cfn G.L. Johnson, Cfn R.F.J. Berge, Cfn R.W. Leggott, Sig A.L. Hyde, Sig A.H. Greco, Cfn B.H. Simms, Pte B.A. Van de Weerd, Pte W.S. O'Connell, Cfn W.C. Wells, Cfn G.E. Harding, Cfn W.A. Collings, Gnr J.R. Pleasance, Cfn W.J. Cramer, Cfn L. Chernnie.
BY: CWO G.L. JOHNSON (RETD).

Apprentis-soldats - Admission 1955 - AVANT...De gauche à droite et de l'arrière vers l'avant: sdt R.J. Vannier, sig R.H. Gilbert, artisan H.G. Cornelius, artisan D.S. Hunt, sdt R.A. MacIntosh, artisan G.L. Johnson, artisan R.F.J. Berge, artisan R.W. Leggott, sig A.L. Hyde, sig A.H. Greco, artisan B.H. Simms, sdt B.A. Van de Weerd, sdt W.S. O'Connell, artisan W.C. Wells, artisan G.E. Harding, artisan W.A. Collings, artisan J.R. Pleasance, artisan W.J. Cramer, artisan L. Chernnie.
PAR: ADJUC (À LA RETRAITE) G.L. JOHNSON.



Weapon Technician, later became a pilot and then a dentist, to name a few. I became the Regimental Sergeant Major at the Canadian Forces School of Electrical and Mechanical Engineering and was replaced by Martial Gauthier (a later intake), who is the Base Borden Chief Warrant Officer as I write.

I would be remiss if I didn't note that the EME Branch Chief Warrant Officer was twice filled by us through Andy Levesque (5th Intake) and John Sloan. John also earned the Director General Land Engineering and Maintenance award while serving as the Engineering Technical Sergeant Major at 1 Canadian Brigade Group, Calgary.

Common to Corps, Regimental Training and Trades Training were always my favourites, which was commented on by my father and mother, who received report cards twice a year while I was serving as a "Green Goblin" or "Green Gob" – so called by the Regulars.

Parades were plentiful, such as the Honour Guard for the Governor General of Canada, the Right Honourable Vincent Massey, for the opening of the new hospital at Barriefield about early 1957. Of course, we were the ultimate best, waxing the Signal, Service and Ordnance Corps' apprentices in the Drill Competitions both in '56 and '57. Sharp as pins, guys like Fred Berge (now Armoured Corps), Barry Simms (passed away), Harold Tibbits, Ian Anderson (5th Intake) and the whole of the Apprentice family always strived to be the best; and still we had fun. Barrack Block 2 upstairs was home, which enabled us to harass the Regulars – in on trade courses – who knew full well that they would go to jail if they touched us. We would ensure, of course, that evidence of ill doing ended up under their windows.

The Mess Hall was close and actually friendly! We grew fast, so we ate like horses. At breakfast one morning the building settled and the walls cracked, so we had our meals for probably two or three months in Marquee Tents, through that winter/spring as I remember.

During the 3rd and 4th Intake tenure, we lost a comrade

de nous avait ses propres aspirations. Parmi notre groupe, on retrouve les colonels Larry Leflar et Garth Ray, le lieutenant-colonel John Watts (3e contingent et chef de section du peloton 8) et l'armurier Bill Fallon qui devient pilote, puis dentiste. Personnellement, j'ai été sergent-major régimentaire de l'École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes. J'ai été remplacé par Martial Gauthier (d'un autre contingent) qui était adjudant-chef de la base Borden au moment d'écrire ces lignes.

Je m'en voudrais de ne pas noter que deux des adjudants-chefs du Service GEM étaient aussi des nôtres soit Andy Levesque (5e contingent) et John Sloan. John a aussi mérité la plaque du Directeur général - Génie terrestre et maintenance lorsqu'il servait au 1er Groupe brigade du Canada, à Calgary, en tant que sergent-major du génie technique.

Les activités du Corps, la formation régimentaire et la formation dans les métiers ont toujours été parmi mes préférées, comme en font foi mon père et ma mère qui recevaient des fiches de rapport deux fois par année lorsque je servais comme «diable vert» - le nom que nous attribuaient les Réguliers.

Les parades foisonnaient, comme la garde d'honneur pour le Gouverneur général du Canada, le très honorable Vincent Massey lors de l'inauguration du nouvel hôpital de Barriefield, au début de 1957. Bien sûr, nous étions les meilleurs, écrasant les apprentis de l'Intendance militaire, du Service du matériel et du Corps des transmissions dans la compétition de drill en 1956 et 57. Droit comme des piquets, des gars comme Fred Berge (maintenant dans le Corps blindé), Barry Simms (décédé), Harold Tibbits, Jan Anderson (5e contingent) et toute la grande famille des apprentis s'acharnaient à être les meilleurs. Malgré tout, on s'amusait. La caserne #2 était notre chez nous, ce qui nous permettait de taquiner les Réguliers - qui suivaient leurs cours de métier - parce qu'ils savaient très bien que lever le doigt sur un apprenti signifiait la prison. À coup sûr, toute preuve de mauvaise foi se ramassait sous leurs fenêtres!



Soldier Apprentices - 1955 Intake - AFTER in 1957...
Rear: *Sherwood, Cramer, Collings, Nash, Loubert, Clifford, Hunt;*
Centre: *Johnson, Young, Sloan, Studholm, Wells, Beswick, Fallon;*
Front : *Cornelius, Tibbets, Chernnie, Paveling, Harding, Briggs, Simms, Berge.*
BY: CWO G.L. JOHNSON (RETD)

Apprentis-soldats - Admission 1955 - APRÈS en 1957...
Arrière: *Sherwood, Cramer, Collings, Nash, Loubert, Clifford, Hunt;*
Centre: *Johnson, Young, Sloan, Studholm, Wells, Beswick, Fallon;*
Devant: *Cornelius, Tibbets, Chernnie, Paveling, Harding, Briggs, Simms, Berge.*
PAR: ADJUC (À LA RETRAITE) G.L. JOHNSON.

through a motorcycle accident. Jim White, of Arnprior, was John Watt's roomie and an 8 Platoon Section Leader. That period taught us to respect life and how to mourn a fallen comrade – a lesson at great cost and never forgotten.

On August 22, 1957, the 4th Intake of the RCEME Soldier Apprentice Plan graduated. We started with approximately 66 members (as 7 and 8 Platoons) and graduated with 37 members – as comrades for life with an experience no other can describe as we. When we left Kingston the green flash was removed and in a show of bravado tossed to the wind; but I still have a set, as I know do many others.

Throughout my next 36 years, I met those that were my Seniors and many of those who graduated as the program was ended, approximately 1968.

Great friendships have evolved including those from Number One Intake, such as Stan Poytress, Roger Beauchamp; and later Intakes as Bill Devlin, Jack Bell and Mike Swerdferger, to name a few.

Such has been my life; a great wife, kids, grandkids, experiences, friends throughout Canada – a career which truly depicts "There is no life like it" and I did it as an ELECTRICAL MECHANICAL ENGINEER!

La salle à manger était un endroit plaisant, à proximité de la caserne. Nous poussions comme des champignons et nous mangions à se défoncer l'estomac. Un jour, au déjeuner, les murs de la bâtisse se sont ouverts, ce qui nous a forcé à prendre nos repas sous une tente-marquise pendant quelques mois et ce, durant l'hiver.

Pendant la formation des 3e et 4e contingents, un accident de moto a coûté la vie à un de nos camarades, Jim White, d'Arnprior, qui était le compagnon de chambre de John Watts et du chef de section du peloton 8. Cette période nous a appris à apprécier la vie et à pleurer la perte d'un camarade, une épreuve qui est difficile à oublier.

Le 22 août 1957, le 4e contingent du Programme des apprentis-soldats du GEMRC recevait ses diplômes. Nous étions 66 (pelotons 7 et 8) au départ, mais 37 seulement ont obtenu leurs diplômes, des copains à vie suite à l'expérience vécue ensemble. À notre départ de Kingston, les rubans verts ont été coupés et lancés en l'air, par bravade, mais j'en ai gardé une paire, comme nombre d'entre nous.

Au cours des 36 années suivantes, j'ai rencontré plusieurs militaires qui ont suivi le même programme qui a pris fin en 1968.

Des liens étroits se sont développés avec des confrères du 1er contingent, comme Stan Poytress, Roger Beauchamp et ceux d'autres contingents, comme Bill Devlin, Jack Bell et Mike Swerdferger, pour n'en nommer que quelques uns.

Quelle belle vie : une épouse, des enfants et des petits-enfants superbes, des copains d'un bout à l'autre du pays - une carrière qui a bien démontré qu'elle est imbattable... «la vie dans les Forces!» et ce, au sein du Génie électrique et mécanique.

The Vehicle Technician Trade

By Chief Warrant Officer J.C. Samson

On the formation of RCEME in 1944, most RCEME technicians were associated with the repair of all kinds of motor vehicles.

As new equipment was introduced, trades were created or expanded to cope with ever-increasing repair problems. For instance, Fitters initially repaired all types of vehicles, but as more and more tanks were used, the Vehicle Mechanic (Wheeled) and Vehicle Mechanic (Tracked) trades were created, with the Vehicle Artificer as the highest qualification.

The trade skill levels were originally denoted by the letters A, B, and C. Major changes occurred in October 1946, when those groups were replaced by four new groups named Group One to Group Four, with Group

Le métier de technicien de véhicules

Par l'adjudant-chef J.C. Samson

En 1944, lors de la formation du GEMRC, la plupart de nos techniciens réparaient tous les types de véhicules motorisés. La mise en service de nouveaux équipements a accru le besoin de réparations et a engendré la création de nouveaux métiers pour répondre à cette problématique. Au départ, les techniciens réparaient tous les types de véhicules. Avec l'utilisation de plus en plus fréquente de véhicules blindés, on a scindé le métier en deux pour créer les métiers de technicien de véhicules à roues et celui de technicien de véhicules blindés. La plus haute de qualification du métier était alors celle de maître mécanicien.

Les niveaux de qualifications du métier ont d'abord été désignés par les lettres A, B et C. Des changements





Top, far left; *Recovery.*
Bottom left; *Engine Repair.*
Left; *Them's the Brakes - G. Henwood and D. Frilotte.* BY: DND.
Below; *Sergeant "Butch" Milne examines the bogies on an M4A3 tank in Korea.* BY: DND.

En haut, à gauche; *Récupération.*
En bas, à gauche; *Réparation de moteur.*
À gauche; *Ça les freins! – G. Henwood et D. Frilotte.* PAR: MDN.
En bas; *Le sergent «Butch» Milne examine les bogies sur un char M4A3 en Corée.* PAR: MDN.









Above; Husky - Armoured Vehicle General Purpose Maintenance and Recovery Vehicle. BY: DND.
Left; Craftsmen S. Low and R. Armstrong in the small engine section. BY: DND.

En haut; Le Husky – Véhicule blindé polyvalent – maintenance et récupération. PAR: MDN.
À gauche; Les artisans S. Low et R. Armstrong dans la petite section des moteurs. PAR: MDN.

Four representing the highest, or Artificer, level.

In the late 1960's, with the integration and unification of the Armed Forces, the trades associated with the repair of vehicles were amalgamated into the Vehicle Technician trade. This was also the greatest transformation in the evolving trade: most of the academic upgrading, mechanical theory and detailed diagnostics were removed from the training requirements at this point. With the advent of advanced electronic test and diagnostic equipment, the training migrated to an emphasis on diagnostics and component (sub-assembly) replacement. In 1980, an occupational analysis of the trade led to the implementation of the present structure with Trade Qualification levels ranging from 3 through 7.

Today the Vehicle Technician trade is still the largest of the trades in the Electrical Mechanical Engineering Branch. As there is every indication that the present level of mechanisation of the armed forces will continue, the Vehicle Technician trade will continue to predominate, while accommodating the ever-changing technology of army vehicles.

majeurs se sont produits en 1946 quand ces groupes ont été désignés groupe un à groupe quatre, ce dernier représentant le plus haut niveau, celui de maître mécanicien.

Au fin des années soixante, suite à l'unification des Forces armées, toutes les occupations liées à la réparation de véhicules ont été regroupées au métier de technicien de véhicules. Ce fut la plus grande transformation dans l'évolution du métier. C'est à ce moment-là que l'on a cessé de donner la plupart des cours de perfectionnement, et d'enseigner la théorie mécanique et le diagnostic détaillé. Suite à la mise en service d'équipements électroniques d'essais perfectionnés, l'accent a été mis sur la formation en diagnostic et sur le remplacement des composantes défectueuses. L'analyse de profession du métier tenu en 1980 a donné comme résultat la mise sur pied de la structure actuelle qui comprend les niveaux de qualification de 3 à 7.

De nos jours, le métier de technicien de véhicule est celui qui compte le plus grand nombre de techniciens au sein du service de Génie électrique et mécanique. Puisque qu'il apparaît que la mécanisation des Forces armées se poursuivra, les techniciens de véhicules continueront à prédominer tout en s'adaptant aux changements technologiques des véhicules de l'armée.









The Weapons Technician Trade (Land)

By Master Warrant Officer R.K. Hem

One thing that has stood out over the last 50 years is the devotion, dedication and hard work of the thousands of Canadians who have served in the Weapons Technician trade under it's various names. Whether they are called armourers, gun plumbers, artificers, gun mechs, or whatever, they have always been an integral part of the Canadian Army. From World War II to today's UN peacekeeping operations; from Normandy to Yugoslavia, the trade has ensured that Canada's guns and weapons have been well supported.

Today's EME Weapons Technicians can trace their roots to the Victorian Age. British Army reorganization, in the mid-19th century, founded two Corps of technical experts which were charged with the maintenance and repair of weapons. The first, formed in 1858, was the Corps of Armourer Sergeants, which was responsible for the inspection and repair, in storage or at the factory, of small arms. The second was the Corps of Armament Artificers, formed in 1882, which performed the same function for artillery equipments. Eventually both these organizations were combined into the Army Ordnance Corps.

Like his predecessors, today's Weapons Technician is responsible for repairing the Army's weapons. The separate RCEME trades of small arms and armaments were amalgamated in the early 1960s, which means the modern technician is now responsible for everything from the pistol to the 155mm howitzer. On any day, a Weapons Technician

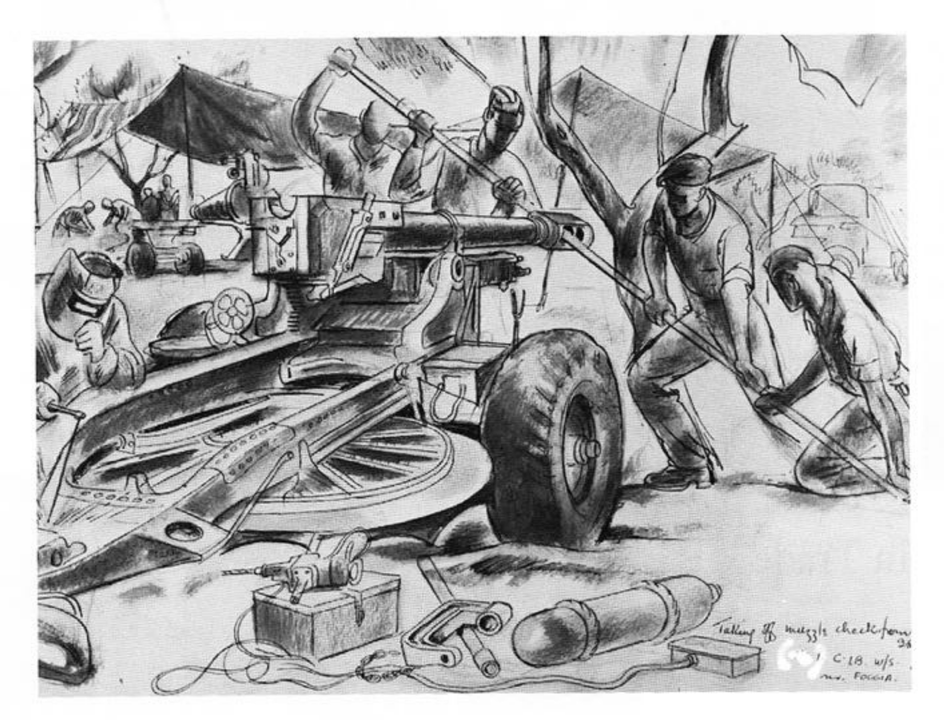
Le Groupe professionnel technicien d'armement (Terre)

Par l'adjudant-maître R.K. Hem

Une des faits marquants des 50 dernières années est sans aucun doute le dévouement et le dur travail accompli par les milliers de Canadiens qui ont servi comme technicien d'armement (Terre). Peu importe la dénomination qu'eut le métier, qu'on ait appelé ses membres armuriers, plombiers de canon, artificiers, mécaniciens de canon ou autre, ils ont toujours fait partie intégrale de l'Armée canadienne. De la seconde guerre mondiale jusqu'aux opérations actuelles de maintien de la paix de l'ONU, de Normandie jusqu'en Yougoslavie, les membres du métier de l'armement ont toujours très bien maintenu les canons et les armes utilisés par les Forces canadiennes.

Les origines des techniciens d'armement du GEM remontent à l'âge victorienne. Durant la réorganisation de l'Armée britannique, au milieu du 19e siècle, on forma deux corps d'experts techniques qui étaient responsables de la maintenance et des réparations des armes. Le premier, formé en 1858, fut le Corps des armuriers sergents qui était responsable de l'inspection et de la réparation des armes portatives en entreposage ou à l'usine. Le second, le Corps des armuriers artificiers, formé en 1882, était, quant à lui, responsable des pièces d'artillerie. Plus tard, on regroupa les deux organisations pour former le service du matériel de l'Armée.

Comme ses prédécesseurs, le technicien d'armement est responsable de réparer les armes de l'Armée. Les





Previous Page
***Left;** Sergeant S. Ross repairs a .303 rifle (1967).* BY: DND.
***Centre;** Weapons Technician checking GPMG timing (1978).* BY: DND.
***Right;** Private L. Brunelle works on the breech of a 105 mm Howitzer (1980).* BY: DND.

Page Précédente
***À gauche;** Le sergent S. Ross répare un fusil . 303 (1967).* PAR: MDN.
***Centre;** Un technicien d'armement vérifiant la synchronisation d'une mitrailleuse polyvalente.* PAR: MDN.
***À droite;** Le soldat L. Brunelle travaille à la culasse d'un obusier 105mm.* PAR: MDN.

This Page
***Above;** "Taking off the muzzle brake on a 25 pounder gun" by W.A. Ogilvie.*
BY: CANADIAN WAR MUSEUM.
***Left;** Pte J.A. Cote repairs an FN rifle in Camp Chams, Egypt (1974).* BY: DND.

Cette Page
***En haut;** «Enlever le frein à bouche sur un canon de 25 livres» par W.A. Ogilvie.*
PAR: LE MUSÉE CANADIEN DE LA GUERRE.
***À gauche;** Le soldat J.A. Côté répare un fusil FN au camp Chams, Égypte (1974).* PAR: MDN.

can be repairing the hydraulics of an Armoured Fighting Vehicle turret, surreptitiously entering a locked-out safe, or repairing a stove, lantern, or a bicycle. Others are involved in quality assurance at contractor's plants, project management, testing and evaluation of new weapons, supporting research and development, or being a Life Cycle Material Manager for in-service weapons. The trade has evolved well beyond the mere repair of weapons!

For over fifty years the Weapons Technician, and his forbears, ensured that the Army's weapons were always ready for use. Although the weapons may look very different in the coming 50 years, this standard will be maintained in the future.

métiers distincts de technicien en armes portatives et technicien d'armement du GEMRC ont été amalgamés au début des années 60, de sorte que le technicien d'aujourd'hui est maintenant responsable de toutes les armes, du pistolet à l'obusier 155mm. Durant une journée typique, un technicien peut vérifier le système hydraulique de la tourelle d'un véhicule blindé de combat, ouvrir subrepticement un coffre-fort verrouillé ou réparer un fourneau, une lanterne ou une bicyclette. D'autres sont impliqués dans le contrôle de la qualité à l'usine d'un manufacturier, la gestion de projet, le soutien à la recherche et au développement, ou comme gestionnaires de cycle de vie du matériel pour les armes en service. Le métier a évolué bien au-delà de la simple réparation des armes!

Depuis plus de 50 ans, le technicien d'armement et ses ancêtres ont oeuvré à assurer la disponibilité des armes de tous calibres pour l'Armée. Bien que dans les 50 prochaines années, les armes utilisées seront probablement très différentes des armes actuelles, il ne fait aucun doute que le haut degré de compétence atteint dans le passé demeurera le même à l'avenir.

The Roots of the Fire Control Systems Technician

By Chief Warrant Officer W.G. Stavert (Retd)

The original RCEME trade structure consisted of over 25 trades, a large number of which were directly responsible for electrical, instrument or precision mechanical repairs. In fact, when the structure of the Instrument Trade was simplified about 1958, the Instrument Artificer Group 4 was created from four older Instrument Artificer trades: Field, Harbour Defence, Anti-Aircraft, and Harbour Defence and Anti-Aircraft (HD&AA). Similarly the Instrument Technician replaced three Instrument Mechanics trades: Electrical, Optical, and HD&AA. At that time, Watchmaker, Typewriter Mechanic, Electrical Mechanic, Electrical Artificer, Fire Control Systems Technician (Anti-Aircraft), and Fire Control System Artificer (Anti-Aircraft) were still in existence.

With the integration and unification of the Armed Forces in the 1960's, all these trades were either eliminated or combined into the new Electro-Mechanical Technician. Given the dissimilarity of the work performed by the old instrument and electrical trades, the forced marriage fre-

Les origines des techniciens des systèmes de commandes de tir

Par l'adjudant-chef (à la retraite) W.G. Stavert

La structure initiale des métiers du GEMRC comprenait plus de 25 métiers. Les responsabilités associées à bon nombre de ces métiers consistaient à réparer les équipements électriques, les instruments et les pièces mécaniques de précision. De fait, vers 1958, quand la structure des métiers en instruments fut simplifiée, celui d'artisan en instruments niveau 4 fut créé à partir des quatre occupations d'artisan suivantes: instruments de campagne, défense côtière, défense antiaérienne et défense côtière et antiaérienne. De même, le technicien-instrument remplaça trois métiers, soit celui d'électricien, de technicien en optique, et de technicien de défense côtière et antiaérienne. À cette époque, les métiers d'horlogers, de mécaniciens des machines à écrire, de mécaniciens en électricité, d'artisans en électricité, de techniciens en systèmes de contrôle du tir (antiaérien) et d'artisans en systèmes de contrôle du tir existaient toujours. Dans les années 1960, suite à l'intégration et l'unification, tous ces métiers ont été soit éliminés, soit regroupés au nouveau



***Left;** Lance-Corporal W.E. Skitteral, an Instrument Mechanic, Optical, at 208 Base Workshop, RCEME, in Ottawa, uses an engraving machine closely watched by Staff Sergeant M. Kiteley.* BY: DND.
***Below;** Staff Sergeant Byng and Corporal Switzer aligning the axis of the base with the carriage sighting equipment (1964).* BY: DND.

***À gauche;** Le soldat de première classe W.E. Skitteral, un mécanicien d'instruments optiques, au 208 Ateliers de la base, GEMRC à Ottawa, qui utilise une machine à graver surveillé de près par le sergent d'état-major M. Kiteley.* PAR: MDN.
***En bas;** Le sergent d'état-major Byng et le caporal Switzer règlent l'axe de la pièce avec les appareils de pointage de l'affût.* PAR: MDN.



quently resulted in frustration for the Craftsman.

From 1968 to 1978 there was a tremendous increase in the scope of repair and the level of technology assigned to this trade, particularly with the introduction of many electronic systems. It became extremely difficult to conduct adequate training in the time available, and still maintain the level of expertise required for modern Electro-Optical Systems equipment. Accordingly, in 1978, the trade was re-structured into: Electro-Mechanical Technician, Fire Control Technician (Electronic), Fire Control Technician (Optronic) and Fire Control Systems Technician.

Since 1978, modern electronic and electro-optical systems like the Air Defence Anti-Tank System, (a very sophisticated dual-purpose missile system), night observation devices, the Gun Alignment and Control System, the MILIPAC artillery computer, and electronic trainers and simulators have given the Fire Control group of technicians quite a challenge.

If technology advances as much in the next 50 years as it has since RCEME was formed, the Craftsmen working on Fire Control Systems will have a very demanding future.

métier de technicien électromécanique. Suite à ce mariage forcé, les différences évidentes entre l'ancien métier de technicien en instruments et celui d'électricien ont souvent été la cause de frustrations pour nos artisans.

De 1968 à 1978, avec l'introduction de plusieurs nouveaux systèmes électroniques, l'envergure des tâches et le niveau de technologie assigné à ce métier augmentèrent considérablement. Il était devenu de plus en plus difficile de donner l'entraînement nécessaire, à l'intérieur du temps disponible, tout en maintenant un niveau d'expertise acceptable pour les systèmes d'équipement électro-optique modernes. Par conséquent, en 1978, le métier a une fois de plus été restructuré à la faveur des métiers de techniciens en électromécanique, de techniciens de contrôle du tir (électronique), de techniciens de contrôle du tir (optique) et de techniciens de systèmes de contrôle du tir.

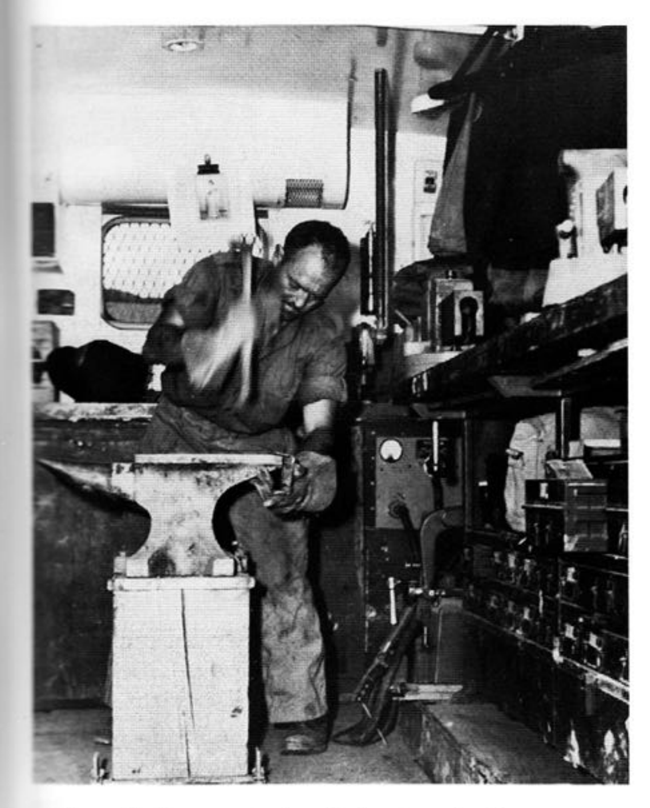
Depuis 1978, les systèmes électroniques et électro-optiques modernes tels le système de défense aérienne et antichar (un système sophistiqué avec missile bivalent), les équipements d'observation de nuit, le système d'alignement et de contrôle du canon, l'ordinateur d'artillerie MILIPAC et les simulateurs d'entraînement électroniques ont offert tout un défi aux techniciens en contrôle du tir. Si la technologie progresse au même rythme dans les prochaines 50 années qu'elle l'a fait depuis la création du GEMRC, les artisans responsables de la maintenance des systèmes contrôle du tir auront un avenir rempli de défis.

Top, left; *Corporal J.B. Polychuk repairs a watch under field conditions.*
Bottom, left; *Master Corporal C.E. Brandon working on an IFCS for the Leopard Tank (1990).* BY: DND.
Bottom; *MCpl P.Robichaud in FCS van at CFB Gagetown in 1988.* BY: DND.

En haut, à gauche; *Le caporal J.B. Polychuk répare une montre, en campagne.*
En bas, à gauche; *Le caporal chef C.E. Brandon travaille à un système intégré de conduite du tir pour les chars Léopard. (1990).* PAR: MDN.
En bas; *Le caporal-chef P. Robichaud dans un camion d'atelier FCS à la BFC Gagetown en 1988.* PAR: MDN.











The Materials Technician Trade

By Master Warrant Officer R.P. Murphy

The Materials Technician trade is the fourth and latest member (in name only) to join the LEME Branch. The skills performed by the trade have existed for a long time, one could say, long before the formation of RCEME itself. From ancient times, ancestors of the Materials Technician such as blacksmiths, saddlers, fitters, wheelers, tent menders, and others have been needed to support armies. Like LEME, the materials support trades have been subjected to many name changes as they evolved.

The Materials Technician trade traces its heritage back to our earlier RCEME and Royal Canadian Ordnance Corps wheelwrights, bodymen/painters, tinsmiths, blacksmiths, welders, machinists, leather and textile workers and Royal Canadian Engineers carpenters. During the early days of RCEME, these trades existed to perform a specific function or skill, some of which were duplicated in other trades such as armourer and vehicle mechanic.

With the integration of the Armed Forces in 1968, the Army materials support trades were disbanded, and their duties taken over by the Air Force workshop trades (Metals Technician, Machinist and Refinisher Technician). These

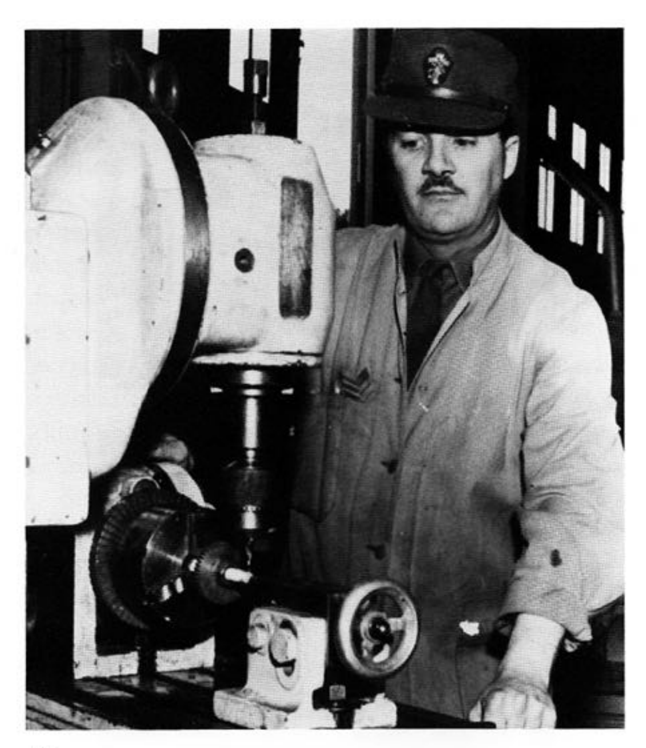
Le Métier de technicien des matériaux

Par l'adjudant-maître R.P. Murphy

Le métier de technicien des matériaux est le quatrième et tout dernier membre (à titre de nom seulement) à se joindre au Service du GEM. L'art pratique de ce métier existe depuis longtemps, on pourrait même dire longtemps avant la création du Corps du GEMRC. Depuis fort longtemps, les armées ont toujours eu besoin du soutien des ancêtres du technicien des matériaux, comme les forgerons, les selliers, les assembleurs, les charrons, les couturiers pour tentes et bien d'autres. Tout comme le GEM, le métier de soutien en matériaux a été désigné de diverses façons, au cours de son évolution.

Le métier de technicien des matériaux trouve ses racines dans les métiers du Corps du GEMRC et du Corps royal canadien des magasins militaires, comme les charrons, les carrossiers, les ferblantiers, les forgerons, les soudeurs, les machinistes, les travailleurs du cuir et du textile et les charpentiers du Génie royal canadien. À l'époque du GEMRC, ces métiers existaient pour remplir des fonctions spécifiques, dont certaines était accomplies à l'intérieur de plus d'un métier, comme c'était le cas chez les armuriers et les techniciens de véhicules.





Previous page
Far Left; *Blacksmith at Work.* BY: DND.
Left, top; *Brazing.* BY: DND.
Left, bottom; *Repairing the skin on an aircraft.* BY: DND.

This page
Left; *Cpl D. Wilmets machining.* BY: DND.
Right; *MCpl W.H. Grimmer repairing a tarp.* BY: UNKNOWN.

Cette page
À gauche; *Le machiniste, le cpl D. Wilmets.* PAR: MDN.
À droite; *Le cplc W.H. Grimmer répare une bâche.* PAR: INCONNU.

Page précédente
Au coin, à gauche; *Un forgeron à l'oeuvre.* PAR: MDN.
À gauche, haut; *Brasure.* PAR: MDN.
À gauche, en bas; *Le machiniste réparant l'enveloppe sur un avion.* PAR: MDN.

Air Force trades, as well as the LORE trades at that time, did not fully meet the material support needs of the Land environment. This was confirmed by an occupational analysis on the Air workshop trades in June 1982, and on the LORE trades in July 1983. On 1 January 1985, numerous materials support functions (machining, welding, auto body repair and paint, textiles, sheet metal and rough carpentry, to mention a few) were amalgamated to form the Materials Technician trade as we know it today.

The evolution and implementation of the trade is comparable to the formation of RCEME itself, which in 1944, was seeking a separate identity, and it's appropriate place in the Army system. Similarly, Materials Technicians have now found an appropriate place, with a sense of belonging, in a Branch that will look after their welfare as a welcome member of the EME family.

The Materials Technician trade has proven its ability by successfully meeting the many demands it has faced since its implementation. All members of the trade are more than ready for the challenges of the future, and, in an exemplary fashion, will add to the already significant EME credibility.

Avec l'unification des Forces armées en 1968, les métiers de soutien en matériaux de l'Armée ont cessé d'exister et leurs tâches ont été accomplies par les métiers d'atelier de l'Aviation (technicien des métaux, machiniste et finisseur). Ces métiers de l'Aviation, de même que ceux du G Mat ne repondaient pas pleinement aux besoins de l'élément terre. Cela a été confirmé par une analyse des métiers d'atelier de l'Aviation de juin 1982 et du service du G Mat en juillet 1983. Le 1er janvier 1985, nombre de fonctions de soutien en matériaux (machinage, soudure, réparation de carrosserie et peinture, textile, menuiserie et ferblanterie...) ont été réunies pour former le métier de technicien des matériaux.

L'évolution et la création du métier sont comparables à la formation même du GEMRC qui, en 1944, se cherchait une identité et une place au sein de l'Armée. Dans le même ordre d'idées, le métier de technicien des matériaux a trouvé sa place en tant que membre à part entière au sein de la famille du GEM.

Le métier de technicien des matériaux a prouvé qu'il pouvait relever les défis qu'on lui a confié depuis sa création. Et tous les membres du métier sont prêts à relever les défis de demain, au meilleur de leur compétences, venant renforcer la crédibilité déjà considérable du GEM.



The RCEME Radar Technician

By Captain J.G. DeGroot

This article is dedicated to all "Radar" technicians who, regardless of their past or present affiliation, have served in support of army radar. Included in this category are the current trades of Radar Technicians, Fire Control System Technicians, and some Radio Technicians.

The Radar technicians have demonstrated remarkable aptitude and skill in performing their highly diverse duties which, over the course of the past 50 years, have included the electronic, electrical, mechanical and hydraulic disciplines. Radar Technicians repaired and maintained Army and Navy surveillance radars, tracking radars, counter-bombardment radars, computers, fire control systems, simulators, electronic jamming equipment, missiles, and many other items.

When RCEME was formed, the repair of electronics was in a state of flux, due to the tremendous technological advances in the war, and the inherently labour-intensive maintenance requirements of the early equipment. By 1948, the Radar Technician Trade had been established, although the Group 1 Radar course in that year had both RCEME and Artillery personnel as students, with the latter in the process of remustering into the Corps of RCEME.

Much of the workload in the 1950s was on anti-aircraft radars, some of which were temperamental. For example, the operational quirks of these radar fire control systems were amply demonstrated by their occasional ability to track along the tow cable from the target toward the towing aircraft. The pilot of the aircraft had less enthusiasm for such system quirks than the technicians, given that the radar was controlling a 3.7 inch gun!

Gradually new equipment was phased in. The M33C system was the first fully integrated combined surveillance and tracking fire control radar which could automatically track a designated target for the 90mm gun. Radar Technicians employed on this system were reclassified as Fire Control Systems Technicians — a trade destined to be as short-lived as the system it supported, both being eliminated in the early '60s.

For the Radar trade, the decade of the 1960s was a period of dramatic change. The initial state of open optimism for the future of Radar gave way to guarded speculation when the first RCEME Radar Technician departed for an

Le Radariste du GEMRC

Par le capitaine J.G. DeGroot

Cet article est dédié à tous les radaristes qui, indépendamment de leur affiliation présente ou passée, ont effectué la maintenance des radars terrestres. Ce groupe inclut les membres actuels des métiers de radaristes, de techniciens en système de conduite du tir et quelques techniciens-radio.

Au cours des 50 dernières années, les radaristes ont démontré un niveau remarquable d'aptitude et de compétence dans l'accomplissement de leurs diverses tâches et ce dans plusieurs disciplines dont l'électronique, l'électricité, la mécanique et l'hydraulique. Les radaristes de l'armée ont de plus réparé et maintenu des radars de surveillance de l'armée et de marine, des radars de poursuite, des radars de contre-bombardement, des ordinateurs, des systèmes de conduite du tir, des simulateurs, des équipements de brouillage électronique, des missiles et une multitude d'autres équipements.

Quand le Corps du GEMRC a été formé, la réparation des équipements électroniques était dans un état de changement continuel. Cela était dû à l'évolution rapide de la technologie durant la guerre et au temps de réparation excessif requis par l'équipement de première génération. En 1948 le métier de radariste existait déjà. Cette année-là, les étudiants du cours de niveau 1 se composaient de membres du GEMRC ainsi que d'anciens artilleurs qui étaient sur le point de transférer au GEMRC.

Dans les années 50, la charge de travail était en grande partie causée par les radars antiaériens, quelques-uns au fonctionnement plutôt étrange. Par exemple, certains de ces radars de conduite du tir avaient la mauvaise habitude de cibler l'avion qui les remorquait par câble plutôt que la véritable cible. Le pilote montrait beaucoup moins d'enthousiasme que les techniciens pour ce système bizarre, principalement parce que le radar contrôlait un canon de 3.7 pouces!

Graduellement du nouvel équipement fut introduit. Le système M33C a été le premier à être complètement intégré et à combiner automatiquement surveillance et conduite du tir par radar sur une cible, pour un canon de 90 mm. Malheureusement, ce système a disparu au début des années 60. Les radaristes employés sur ce type de système furent donc reclassifiés comme techniciens de

Air Defence Command long range surveillance radar site; into the world that used to be the purview of the RCAF. The Trade also moved into the "portable" computer age, with the repair responsibility for the 232 pound "light-weight" FADAC (Field Artillery Digital Automatic Computer) system. To aid the learning of computer principles, the RCEME school introduced a digital computer, affectionately known as "Gomer", which contained the requisite shift registers, gates, memory, and clocks, which was laid out in modular fashion and occupied about 32 square feet!

The greatest consequence, however, was the combining of the relatively small RCEME Radar Trade (about 150), with the much larger RCAF Radar Trade (about 1300). Although the process of change for both trades began in 1968, it took another 8 years before the last hold-outs were ordered to rebadge. The ties to the old RCEME were strong, and continue to this day. Conversely, the

Below; *Counter-Mortar Radar AN/MPQ-501.* BY: DND.
Right; *Last Group 3 Radar Course, RCEME School, September 1968 to April 1969. Rear row (L to R): Cpl J. Miller, Cpl R. Stewart, Cpl R. Perreault, Cpl J. De Groot (the author). Front row: Cpl C. Lawless, Cpl Perrin, Cpl C. Berube.* BY: DND.

En bas; *Radar de contre-mortier AN/MPQ-501.* PAR: MDN.
À droite; *Dernier groupe du cours sur les radars 3, école du GEMRC, de septembre 1968 à avril 1969. Rangée arrière (de G à D): cpl J. Miller, cpl R. Stewart, cpl R. Perreault, cpl J. De Groot (l'auteur). Première rangée: cpl C. Lawless, cpl Perrin, cpl C. Berube.* PAR: MDN.



système de conduite du tir.

Pour le métier de technicien radar, la décennie des années 60 a été une période de changement dramatique. L'optimisme qui régnait initialement face à l'avenir des radars s'estompa rapidement lorsque le premier radariste du GEMRC fut muté sur un site de surveillance à longue portée pour le Commandement de la défense aérienne, un environnement perçu comme étant propre aux membres de l'ARC uniquement.

Le métier a aussi fait son entrée dans l'aire des ordinateurs portatifs lorsqu'il acquit la responsabilité de réparer le FADAC (field artillery digital automatic computer) de 232 livres.

Pour aider à l'apprentissage des principes d'ordinateur, l'école du GEMRC avait installé un ordinateur digital affectueusement connu sous le nom «Gomer». Celui-ci contenait des registres à décalage, portes, mémoires et horloges, lesquels étaient étalés de façon modulaire et occupaient environ 32 pieds carrés.

La plus grand choc, toutefois, fut causé par l'amalgamation du métier de radariste GEMRC, comprenant environ 150 techniciens, à celui beaucoup plus imposant de l'ARC avec ses 1.300 radaristes. C'est en 1968 que les premiers changements eurent lieu, ce n'est toutefois que huit années plus tard que les derniers radaristes acceptèrent, de mauvaise grâce, de porter un nouvel insigne. Les liens au GEMRC étaient forts et continuent de l'être encore aujourd'hui. Réciproquement, les années qui



years that followed would also see former RCAF Radar Technicians filling positions in land units, albeit somewhat more reluctantly than the RCEME technicians going the opposite way!

The decade of the 1970's was not a spectacular period for army radar. Some new equipment such as the AN/PPS-15, a short range battlefield surveillance radar, and the Muzzle Velocity Chronograph, which measures the velocity of artillery shells as they exit the end of the barrel, failed to generate much enthusiasm.

With the drastically improved reliability, repairability and maintainability of new radars, maintenance is no longer as labour intensive as it used to be. Today the army's radar equipment is supported by only about 50 personnel, and, of these, half are dedicated to the recently fielded low level air defence missile and gun systems.

Although the 50th Anniversary celebrates the beginning and the continuation of RCEME, for today's Radar tradesman it marks a different time and position — being on the outside looking in at a family to which he no longer belongs.

suivirent ont aussi permis à des techniciens de l'ARC de remplir des postes dans des unités terrestres, quoique de façon moins enthousiaste que leurs confrères de l'armée l'avaient fait lorsqu'ils se joignirent à l'aviation!

La décennie des années 70 ne fut pas une période spectaculaire pour les radars terrestres. Quelques nouveaux équipements, tels le AN/PPS-15, un radar de surveillance à courte portée pour le champs de bataille et un «Muzzle Velocity Chronograph», qui a la fonction de mesurer la vélocité des obus lorsqu'ils quittent l'extrémité du baril, n'ont pas généré beaucoup d'enthousiasme.

Avec l'amélioration impressionnante de la fiabilité et de la facilité de réparation et d'entretien des nouveaux radars, les opérations de maintenance sont beaucoup plus faciles qu'auparavant. Aujourd'hui l'équipement terrestre n'est supporté que par 50 personnes dont la moitié sont dédiées au système de défense aérien de basse altitude.

Bien que le 50e anniversaire célèbre le commencement et la continuation du GEMRC, il a une toute autre signification pour ses anciens radaristes qui de l'extérieur observent une famille qui n'est plus la leur.

Workload Statistics

The repair load for the 1st Canadian Army during the Northwest Europe campaign fell on the 10,000 tradesmen in RCEME workshops, LADs and units. During this arduous campaign of fierce battles and rapid advances through hedgerows, and over rolling plains and canals, under the searing sun of summer, or the numbing slush of winter, they compiled an impressive record of repairs . They recovered trucks and tanks along clogged roads, from mud and from minefields. They recovered and repaired equipment under fire. They set up production lines in devastated factories.

Their record for the eleven months from D-Day, 6 June, 1944 to V.E. Day, 8 May, 1945, included repairs to 14,000 armoured fighting vehicles, 56,000 trucks, 6,500 guns, 128,000 small arms and machine guns, 61,000 instruments and 28,000 radios. It's a proud record!

Statistiques - Sur Le Travail

Les 10.000 techniciens affectés aux dépôts d'ateliers GEMRC et aux différentes unités de combat ont assumé la charge de travail occasionée par la réparation du matériel de la 1ere Armée canadienne durant la campagne du Nord-Ouest de l'Europe. Malgré les violents combats, les manoeuvres rapides à travers champs et obstacles naturels, le soleil chaud et écrasant ou le froid intense, nos techniciens ont réalisé une somme de travail phénoménale. Ils ont récupéré une multitude de camions et de chars d'assaut sur des routes obstruées par la boue et dans les champs de mine . Ils ont réparé et récupéré l'équipement sous le feu ennemi et établi des chaînes de production dans des usines désaffectées.

Durant les onze mois de la campagne, du jour J, le 6 juin 1944 au jour de la victoire, le 8 mai 1945, la quantité de réparations effectuées par nos techniciens se chiffre comme suit: 14.000 véhicules blindés, 56.000 camions, 6.500 canons, 128.000 armes de petit calibre, 61.000 instruments et 28.000 radios. Il faut être fier de tels faits d'armes.

The RCEME Radio and Communications Technicians

The RCEME Radio Technicians and Communication Systems Technicians, or Rad and Comm Techs, were charged with the repair and maintenance of Army radios and selected other electronic equipment, including that used for radiation monitoring. They were employed in RCEME Workshops and complemented the Royal Canadian Signals Corps operators, who not only used the equipment, but performed some servicing and minor repairs as well.

These RCEME trade groupings, which, at the Group 4 level, included the Radio Artificer and Communication System Artificer, existed from the formation of the Corps until 1968, when they were amalgamated with other electronics technicians and allocated to the Communications and Electronics Branch.

For some, having to change hat badges was at best grudgingly accepted. In fact a number of these ex-RCEME technicians continued to wear the horse, chain and lightning bolt throughout the remainder of their careers. You see, they wore the RCEME badge on the inside of their berets – out of the sight of others, but for them a constant and familiar reminder of the way things once had been!

Only a few of these ex-RCEME Rad and Comm Techs are still serving in the Canadian Forces today, but in the intervening years, they, and those who rebadged with them, continued to work in our workshops as highly regarded, although officially invisible, members of the EME family.

Le radiotechnicien et le technicien des communications du GEMRC

Le radiotechnicien et le technicien des communications, ou Radiotech et Tec Comm, du GEMRC étaient responsables de la réparation et de la maintenance des radios de l'Armée et autres équipements électroniques, y compris celui utilisé pour le dépistage de radiation. Ils travaillaient dans les ateliers du GEMRC et complétaient les opérateurs du Corps des transmissions qui, non seulement utilisaient l'équipement, mais faisaient certaines réparations et entretien.

Ces regroupements de métiers du GEMRC, y compris le Groupe de niveau 4 des artificiers radio et des artificiers des systèmes de communications, existaient à partir de la formation du Corps jusqu'en 1968, où ils ont été amalgamés avec d'autres techniciens en électronique et affectés à la Branche des communications et de l'électronique.

C'est à contrecoeur que certains ont changé d'insigne de coiffure. De fait, certains des anciens techniciens du GEMRC ont continué de porter le cheval, la chaîne et l'éclair jusqu'à la fin de leur carrière! Leur insigne était dissimulé à l'intérieur de leurs bérets - hors de vue pour les autres, mais leur rappelait constamment ce qui avait déjà existé.

Une poignée seulement de ces anciens Radiotech et Tec Comm servent encore dans les Forces canadiennes aujourd'hui mais, au fil des ans, ils ont continué à travailler dans nos ateliers en étant vu, quoique de façon officiellement invisible, comme des membres de la famille du GEM.



Staff Sergeant R.N. Robinson calibrates a piece of radiological monitoring equipment with Sergeant F.E. Chivers and Leading Aircraftsman J. MacKenzie of RCAF Station Metz. BY: DND.

Le sergent d'état-major R.N. Robinson calibre une pièce d'équipement de contrôle de radioactivité aidé du sergent F.E. Chivers et de l'aviateur-chef J. Mackenzie de la base de l'ARC de Metz. PAR: MDN.

The RCEME Aircraft Technicians

By Captain R.W. Tucker

The Korean conflict demonstrated the value of aviation support to operations. Convinced of it's potential, the Canadian Army decided to procure aircraft for the field force. RCEME was called upon to provide the required maintenance support.

Incapable of supporting the number of trades that were evolving within the RCAF at that time, the RCEME aircraft technicians had to be multi-disciplined. In 1957 the plan was to create the following trades: Aircraft Artificer, Airplane Technician, Helicopter Artificer, Helicopter Technician, Electrical Technician (Air) and Instrument Technician (Air). In the event, separate trades were actually created for: Aircraft Artificer, Airplane Technician and Helicopter Technician.

Selection for the aircraft trades came from qualified technicians from existing RCEME trades, including vehicle mechanics, welders and body repairmen.

The following spring, those selected were sent to Fort Eustis, Virginia for basic trades training with the United States Army. On completion of this course, the group went to a variety of Air Force and Navy locations for on-the-job training to hone their newly developed skills. Eventually these men formed the nucleus of the Army Aviation Maintenance Unit, and the RCEME Training Cell of the Army Aviation Tactical Training School at CFB Rivers,

Les techniciens d'avions GEMRC

Par le capitaine R.W. Tucker

Le conflit en Corée a clairement démontré que l'aviation pouvait être très utile aux opérations terrestres. L'Armée canadienne, convaincue de ce potentiel, a décidé d'acquérir des avions pour sa force opérationnelle. Le GEMRC a eu pour mission d'en faire la maintenance. Les techniciens d'avions du GEMRC devaient être polyvalents puisqu'il était impossible de créer, au sein du GEMRC, autant de métiers que dans l'ARC. En 1957, on planifiait établir les métiers suivants: électrotechnicien (AIR), technicien en instrumentation, artificier d'hélicoptère, technicien d'hélicoptère, artificier d'avion et mécanicien d'avion. Éventuellement, seuls les trois derniers métiers furent institués. La sélection des candidats pour les métiers de l'aviation s'est faite parmi les mécaniciens de véhicules, les soudeurs et les carrossiers du GEMRC.

Le printemps suivant, quelques-uns de ces pionniers ont été envoyés à Fort Eustis, en Virginie, pour recevoir leur formation de base des Forces armées américaines. À la fin du cours, afin de polir leurs nouvelles connaissances, le groupe a obtenu une formation en cours d'emploi à différentes locations au sein d'unités de l'Aviation et de la Marine. Plus tard, ces hommes ont formé le noyau de l'unité de maintenance de l'aviation de l'armée de terre, et le cadre d'instructeurs du GEMRC à l'Army Aviation Tactical Training School à la BFC Rivers au Manitoba.



Vertol CH113A Voyager Helicopter #10408. BY: DND.

Hélicoptère #10408 Vertol CH113A Voyager. PAR: MDN.







Top, left; Changing the transmission and rotor head on a Sikorski H-5 helicopter in Wainwright in 1960. BY: DND.
Left; Hiller CH112 Nomad Helicopter. BY: DND.
Above; Capt Cooper and SSgt Barnes discuss the results of the Flight Test. BY: DND.

Au coin, à gauche; Le remplacement d'une transmission et d'une tête rotor sur un hélicoptère Sikorski à Wainwright en 1960. PAR: MDN.
À gauche; Hélicoptère Hiller CH112 Nomad. PAR: MDN.
En haut; Capt Cooper et le sgt d'état-major Barnes discutent les résultats des essais en vol. PAR: MDN.

Manitoba.

The first aircraft in service were the Cessna L-19s. These began operational use with the Air Observation Post Troop of the 1st Regiment, Royal Canadian Horse Artillery in Germany in 1960.

In 1961, the program expanded into the area of rotary wing aircraft. That year the Army began to receive the first of 25 Hiller CH-112 Nomad helicopters. By the fall of 1962, sufficient technicians had been trained to allow the deployment of these new aircraft. Initially nine Nomads, with their crews, maintainers and other support staff, were shipped to Soest, Germany.

RCEME aircraft technicians could look forward to serving in one of the Light Aid Detachments (LADs) supporting the Air Observation Posts of the Artillery, or later with the Royal Canadian Army Service Corps, in support of its larger transport helicopters, or in the Aircraft Platoon of one of the RCEME Field Workshops. Each of these organizations was commanded by a specially trained RCEME officer. One of the unique aspects of this position was the responsibility to test fly the aircraft which had been repaired. Quality control had taken on a whole new meaning!

1969 saw the closure of the training establishment in Rivers. In its place the Flying Technical Training Establishment was formed in Petawawa. While staff mem-

Les premiers avions en service étaient les Cessna L-19. Ils furent utilisés dans un rôle opérationnel avec la Troupe d'observation aérienne du 1e Régiment du Royal Canadian Horse Artillery en Allemagne en 1960.

En 1961 les avions à voilure tournante furent ajoutés au programme. Cette année-là, l'Armée a reçu le premier des 25 hélicoptères Hiller CH-112 Nomad. A l'automne 1962, il y avait suffisamment de techniciens qualifiés pour permettre la mise en service de ces nouveaux avions. Au départ, neuf Nomad et leur équipage, les spécialistes de la maintenance et du personnel de soutien ont été envoyés à Soest en Allemagne.

Les techniciens d'avions du GEMRC étaient avides de servir dans une unité de maintenance de première ligne en appui aux troupes d'observation aériennes de l'Artillerie et, plus tard, avec le Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne, en appui de ses plus gros hélicoptères de transport, ou dans le peloton de maintenance d'avions d'un des ateliers de campagne du GEMRC. Chacune de ces organisations était commandée par un officier du GEMRC spécialement formé pour la tâche. Un des aspects unique de ce poste était la responsabilité d'effectuer les vols d'essais des avions qui avaient été réparés. Le contrôle de la qualité prenait alors un tout autre sens.

En 1969, le centre de formation de Rivers a fermé ses portes et pour le remplacer, le Flying Technical Training



Top; Cessna L-19 Air Observation Post Aircraft. BY: DND.
Bottom; *The Ultimate Repair Crew. Back row: Sgt O'Brien, Cpl Bradshaw, Cpl Rowe, Capt Walker, Capt Hackett, Cpl Graham, Cpl Gillis, Sgt Samson; Front row: Sgt Leroux, CWO Rutherford, Cpl Cross, Cpl Covell, WO Weatherbee, MWO Almdall.* BY: DND.

En haut; *Un Cessna L-19 de l'aviation légère d'observation d'artillerie.* PAR: MDN.
En bas; *L'équipe de réparation parfaite. Deuxième rangée: sgt O'Brien, cpl Bradshaw, cpl Rowe, capt Walker, capt Hackett, cpl Graham, cpl Gillis, sgt Samson; Première rangée: sgt Leroux, adjuc Rutherford, cpl Cross, cpl Covell, adj Weatherbee, adjum Almdall.* PAR: MDN.



were packing the last of the manuals and training aids for shipment East, an order was received which left some personnel staring in horror. The Voyageur helicopter number 10408, a training aid, was to be reactivated to full flying status. Over the previous five years, that aircraft had been taken apart and reassembled a thousand times by courses of aspiring tradesmen. Some of its components had been used exclusively as static displays, and as such had not seen the airframe since it was first disassembled. Nevertheless, with all the diligence and dedication for which they were known, the techs soon had #408 flying again. As it flew off, #408 was watched with a little sadness, and perhaps a little anxiety.

In addition to the Cessna L-19s and Hiller CH-112s, the Canadian Army also flew and maintained De Haviland Chipmunks, Sikorski H-5s and Boeing Vertol CH-113 Voyageurs.

The Unification of the Canadian Forces took several years to affect the RCEME aircraft technicians, but it would be fatal. In July of 1972, as the Army squadrons transferred to Air Force control, career decisions had to be made. In the end, the technicians changed their hat badges to Air Operations. Some readily adapted to their new environment, but others found their RCEME ties more difficult to break. All in all, it was a sad ending to the short period when RCEME fixed aircraft.

Establishment a été établi à Petawawa. Pendant que le personnel emballait les derniers manuels et accessoires d'instruction pour les expédier dans l'Est, un ordre est arrivé laissant le personnel stupéfait. L'hélicoptère Voyageur numéroté 10408, utilisé comme matériel auxiliaire d'instruction, devait être remis en état de vol. Au cours des cinq années précédentes, cet avion avait été monté et démonté des milliers de fois par les étudiants. Certaines de ses composantes étaient utilisées uniquement comme matériel d'exposition, donc n'avaient pas été installées sur l'avion depuis qu'elles avaient été démontées la première fois. Toutefois, grâce à un dévouement et une vigilance conformes à la réputation des techniciens du GEMRC, le #408 a pu de nouveau voler. C'est avec un peu de tristesse et peut-être aussi un peu de nervosité qu'on assista à son envol.

En plus des Cessna L-19 et des Hiller CH-112, l'Armée canadienne a opéré et fait la maintenance des Haviland Chipmunks, des Sikorski H-5 et des Boeing Vertol CH-113 Voyageurs.

Plusieurs années se sont écoulées avant que les techniciens d'avion du GEMRC soient affectés par l'unification des forces canadiennes, et ce fut fatal lorsqu'ils le furent. En juillet 1972, alors que les escadrons de l'armée ont été placés sous le contrôle de l'Aviation, la carrière de plusieurs techniciens a été affectée. Ils durent troquer leur insigne du GEMRC pour celui des Opérations aériennes. Certains se sont adaptés rapidement à leur nouvel environnement, tandis que d'autres ont trouvé plus difficile de briser les liens avec le GEMRC. Somme toute, c'était une triste fin à la période relativement brève où les membres du GEMRC furent responsables d'effectuer la réparation des avions de l'Armée.

OUR UNITS  NOS UNITÉS

Memories from 48 Light Aid Detachment, RCEME

By Staff Sergeant E.C. Delmage (Retd)

48 Light Aid Detachment was an "A" Type LAD attached to Headquarters, 10th Canadian Infantry Brigade, of the 4th Canadian Division, during the campaign in North West Europe in 1944/45.

We first came under fire at Caen, France, shortly after arriving on the continent. Being a new experience for everyone, not all the men took to their slit trenches; some watched the fireworks from above the ground, while others remained asleep. Shortly afterwards, two of our men investigated a report from some local French civilians that there were Germans in a nearby barn. This resulted in the capture, by two very surprised LAD men, of ten German prisoners, including two SS men.

On one occasion, while we were sitting in a wheat field and waiting to cross the Seine river, an allied fighter plane passed overhead, and in some manner its extra petrol tank broke loose. The tank fell in our area, but fortunately no one was hurt. The only real casualty was the breakdown lorry which suffered minor damage. Several of the men, however, had a good bath in high octane gasoline.

We moved into Germany during the latter half of February, 1945. Around Udem, the mud was so bad that reconnaissance for recovery was carried out on horseback, using captured German horses. This also afforded protection from anti-personnel mines which had been liberally sown in that area. After the Germans were forced back across the Rhine, we moved back into Holland with the Brigade. Although this was a rest for most of the Brigade, it turned out to be a very busy time for us.

On the second move into Germany, we crossed the Rhine River and nothing out of the ordinary happened until we reached the Kusten Kanal. At this point we were called upon to provide a fighting platoon to hold a portion of the front. Two patrols went up on successive nights; the first evening being quiet, and the second being just the opposite, as Jerry decided to come over for a visit. However he soon withdrew when he found things a little too hot for him. On this occasion two "Honey" tanks provided support for us.

Throughout the whole campaign, there were no soldiers lost to enemy action. One of the men, Corporal Pegg, was honoured with a certificate from Field Marshal

48e Détachement de dépannage GEMRC

Par le sergent d'état-major (à la retraite) E. C. Delmage

Le 48e Détachement de dépannage (LAD) de type «A», était attaché au quartier général de la 10e Brigade d'infanterie de la 4e Division canadienne pendant la campagne dans le nord-ouest de l'Europe, en 1944-45.

C'est peu de temps après notre arrivée sur le continent, à Caen en France, que nous avons été confrontés au tir ennemi pour la première fois. Comme c'était une expérience nouvelle pour tout le monde, nous n'avons pas tous occupés nos tranchées; quelques uns ont regardé les feux à ciel ouvert tandis que d'autres sont restés endormis. Un peu plus tard, des civils français nous informaient qu'il y avait des allemands installés dans une grange près de notre position. Lors de l'enquête qui suivit, deux des nôtres ont réussi à capturer dix allemands dont deux étaient SS. À une autre occasion, alors que nous étions assis dans un champ de blé, attendant de traverser la Seine, un chasseur allié est passé au dessus de nos têtes et, sans raison apparente, son réservoir d'essence s'est détaché et est tombé dans notre zone. Heureusement, personne n'a été blessée, bien que la voiture de dépannage ait été endommagée très légèrement. Cependant, plusieurs hommes ont pris un bon bain d'essence à haut indice d'octane!

Nous nous sommes rendus en Allemagne vers la fin février 1945. Autour de Udem, il y avait tellement de boue que pour effectuer la reconnaissance pour la récupération, nous utilisions des chevaux allemands capturés. Cette méthode offrait également une protection contre les mines antipersonnel qui avaient été libéralement semées dans cette zone.

Après que les Allemands eurent été repoussés sur l'autre berge du Rhin, nous sommes retournés en Hollande avec la Brigade. Bien que pour celle-ci, cette période était censée en être une de repos, elle s'est avérée très occupée pour nous. Au cours du deuxième déplacement en Allemagne, nous avons traversé le Rhin. Tout allait bien jusqu'à ce qu'on arrive au Kusten Kanal. C'est à ce moment là qu'on nous a donné la tâche de fournir un peloton de combat pour défendre une partie de la ligne de front. En deux nuits successives, deux patrouilles sont montées; la première soirée a été tranquille, mais lors de la deuxième, il en fut autrement. Cette nuit là les «boches» ont justement décidé de venir nous rendre visite. Toutefois, ils se sont vite

Montgomery in recognition of his services, and devotion to duty throughout the campaign.



retirés, lorsqu'ils se sont rendus compte qu'ils étaient dans l'eau chaude. En effet, ce soir là nous avions eu l'appui de deux chars «Honey».

Pendant toute la campagne, nous n'avons perdu aucun soldat aux mains de l'ennemi. Un des nôtres, le caporal Pegg, a été honoré par le feld-maréchal Montgomery en reconnaissance de ses services et de son dévouement pendant la campagne.

Members of 48 LAD after V.E. Day.
From right to left: WO1 G. Beasley, WO2 W. Morrison, CQMS W. Dowie, Staff Sgt E.C. Delmage. BY: E.C. DELMAGE.

Militaires du 48e LAD après le jour V.E.
De gauche à droite: S-O br 1 G. Beasley, S-O br 2 W. Morrison, SQMC W. Dowie, sgt de l'état-major E.C. Delmage. PAR: E.C. DELMAGE.

The Stained-Glass Windows, Fort Chambly, Germany

On the 21st birthday of RCEME, 4 Field Workshop in Soest, West Germany, presented stained glass windows to both the Protestant and Roman Catholic chapels in Fort Chambly. They were designed by a Canadian who was then serving in Germany with the Royal Canadian Regiment, and were produced locally in Paderborn.

The window in the Protestant chapel was mounted in the nave, and depicts Christ with a child in his arms. At his feet are children of various nationalities. At the lower right corner is a RCEME badge.

The window in the Roman Catholic chapel, the left of four which were across the back of the choir stalls, depicts the Host with wheat. At the lower right corner is a RCEME badge.

When the Canadian Army left Soest in 1970, Chambly became the home of a British Army on the Rhine REME Workshop, and the windows were well looked after. In 1993 the windows were moved to CFB Borden, and were installed in their respective chapels.

Les vitraux de Fort Chambly en Allemagne

A l'occasion du 21e anniversaire du Génie électrique et mécanique royal canadien, le 4e Atelier de campagne en poste à Soest, en Allemagne a présenté un vitrail à chacune des chapelles, catholique et protestante, de Fort Chambly. Les vitraux ont été dessinés par un canadien en poste en Allemagne avec le Royal Canadian Regiment. Ils ont été fabriqués localement à Paderborn.

Le vitrail de la chapelle protestante a été installé dans la nef. Il représente le Christ tenant un enfant dans ses bras et entouré d'enfants de différentes nationalités. L'insigne du Corps paraît dans le coin inférieur gauche du vitrail.

Le vitrail de la chapelle catholique a été installé dans le choeur. Il représente l'Hostie et le blé. L'insigne du Corps paraît dans le coin inférieur droit du vitrail.

Lorsque les Forces canadiennes ont quitté Soest en 1970, l'Armée britannique du Rhin s'est installée à Chambly et a bien pris soin des vitraux. En 1993 les vitraux ont été déménagés à la BFC Borden et installés dans leur chapelle respective.

4 Canadian Armoured Troops Workshop

Extracts from "Memoirs of 4 Canadian Armoured Troops Workshop, RCEME"

Number 4 Section, Canadian Armoured Corps Ordnance Workshop, Royal Canadian Ordnance Corps (RCOC), was formed in Camp Barriefield, Kingston in April 1942. The personnel of the unit were carefully selected by the first Commanding Officer, Lieutenant Colonel E. Stuart Johnstone, MC (the Military Cross was won in WW 1). This nucleus of highly skilled craftsmen contributed to the later success of the unit under war conditions.

After training in Canada, the unit embarked, on the S.S. Cameronia, on 8 August 1942. Accompanying the unit was the mascot - the CO's dog - much to the annoyance of the officers who had to share the crowded accommodation with it. Military training continued at Aldershot, Worthing and finally at Warnham, where the Workshop spent the year leading up to the Normandy landings. Major tasks for the unit included waterproofing equipment for the invasion, and the detachment of sections to support training of the armoured units, at special training sites. The unit name had been changed to 4 Canadian Armoured Troops Workshop on 11 January 1943, as part of the reorganization of the Canadian Army to match the new REME organization. The affiliation of most of the members (except the Storemen and the Cooks) changed from RCOC to the new Corps of RCEME, on its formation on 15 May 1944.

At 0200 hours on 25 July 1944, the Workshop was ordered to the continent and part of it disembarked from a Landing Craft (Tank) on the beaches of Courcelles four days later. Once clear of the beaches, the Workshop moved to a valley about two miles north of Caen. At 0115 hours on 4 August, an enemy air attack on the unit killed one man, wounded 20 others, and damaged a number of the Workshop's vehicles. As they were under canvas at the time, the craftsmen considered that they had escaped lightly, but there was a significant increase in the use of picks and shovels over the next few days!

A number of diverse tasks followed, many in support of distinct operations. The Unit provided an Advanced Workshop Detachment of sixty men to assist in the modification of the Armoured Personnel Carriers (APCs) used in the Caen breakout. After the Falaise battle, the unit

4 Canadian Armoured Troops Workshop

Extraits de "Memoirs of 4 Canadian Armoured Troops Workshop, RCEME"

La section no 4 de l'atelier du Corps royal canadien des magasins militaires s'est formé au Camp Barriefield à Kingston en avril 1942. Le personnel de l'unité a été soigneusement sélectionné par le premier commandant le lieutenant-colonel E. Stuart Johnstone. Ce noyau d'artisans hautement qualifiés a contribué au succès de la guerre. Après l'entraînement au Canada, l'unité s'est embarquée sur le S.S. «Cameronia», le 8 août 1942. Le chien du commandant, la mascotte de l'unité les accompagnait partout, ce qui ennuyait les officiers qui devaient partager avec lui leurs quartiers, déjà fort exigus. L'entraînement militaire s'est poursuivi à Aldershot, à Worthing et finalement à Warnham où l'Atelier a passé l'année à préparer le débarquement de Normandie. Les tâches majeures de l'unité comprenaient l'imperméabilisation de l'équipement en vue du débarquement, et le détachement de sections pour appuyer des troupes blindées à l'entraînement sur des sites spéciaux. Le 11 janvier 1943, dans le cadre de la réorganisation de l'Armée canadienne et de pair avec la nouvelle organisation GEMRC, l'unité est renommée «4 Canadian Armoured Troops Workshop». La plupart des membres (à l'exception des magasiniers et des cuisiniers) se sont affiliés au nouveau corps du GEMRC, le 15 mai 1944.

À 2h00 le 25 juillet 1944, l'Atelier a reçu l'ordre de se déployer sur le continent et quatre jours plus tard une partie de l'unité a débarqué d'un engin de débarquement (char d'assaut) sur les plages de Courcelles. Puis, l'Atelier s'est rendu dans une vallée à deux milles au nord de Caen. A 1h15 le 4 août, une attaque aérienne ennemie a fait un mort, vingt blessés et a endommagé un bon nombre des véhicules de l'Atelier. Comme ils étaient sous la tente à ce moment-là, les artisans ont considéré l'avoir échappé belle. Il va sans dire qu'il y a eu une augmentation importante de l'utilisation du pic et de la pelle dans les jours qui ont suivi.

Différentes tâches ont suivi, dont plusieurs pour l'appui d'opérations distinctes. L'unité a fourni un détachement avancé de 60 hommes pour aider à la modification des transporteurs de troupes blindés (TTB) utilisés dans l'évasion de Caen. Après la bataille de Falaise, l'unité a effectué la réfection de chars endommagés, complétant 20 chars en une semaine et contribuant ainsi à amenuiser la

helped rebuild tanks which had been knocked out, completing 20 in one week, to ease the tank replacement problem. The Workshop was the first in the formation to cross the Seine, after which it set up in an orchard at St. André, near Rouen. During this time, the cooks really excelled with chickens, geese and other delicacies which were "procured" by the unit. Local excitement was provided by the Quartermaster accidentally firing the gun of a tank, which was under test, at the Receipt and Inspection Office tent. Fortunately no one was hurt.

The next major move put the entire Workshop inside a building for the first time, in the Daimler-Benz factory in Mortsel. There it became responsible for the maintenance of 200 APCs, which were on their way to Antwerp from the coast, and this necessitated sending 19 trucks to Bayeux for spare parts. Night work in the shop was abruptly terminated on 30 October, when a V 1 flying bomb landed 50 feet away, destroying all the blackout curtains and most of the roof. Casualties were heavy; 15 seriously wounded, three of whom subsequently succumbed to their wounds. These were personnel who were attached to the unit.

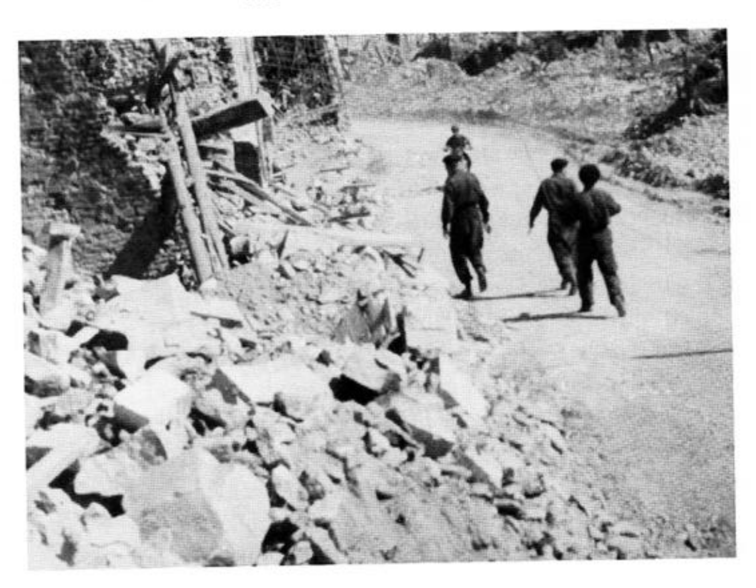
On 13 January, 1945, the unit crossed into Holland and set up near Eindoven. There were many rush jobs: Kangaroo APCs were the top priority, and in one case the Workshop completely overhauled 79 APCs in 13 days. On 26 April 1945, the unit crossed the Rhine and set up in its last location in Enschede, North-West of Nijmegen. The war ended twelve days later.

In nine and one-half months, from the time that 4 Canadian Armoured Troops Workshop arrived on the continent, until V.E. Day, its personnel repaired 525 tanks, 129 artillery pieces, 1,387 "B" vehicles (which includes

problématique du remplacement des chars. L'atelier a été le premier de sa formation à traverser la Seine, après quoi il s'est déployé dans un verger à St-André près de Rouen. Pendant cette période les chefs cuisiniers se sont surpassés dans la préparation de poulets, d'oies et autres mets délicats «procurés» par l'unité. Le quartier-maître a offert la distraction locale lorsque qu'il a fait feu sur la tente des réceptions et inspections lors de la vérification du canon d'un char. Fort heureusement personne n'a été blessé. Puis les troupes ont déménagé dans l'édifice de l'usine Daimler-Benz à Mortsel. C'était la première fois qu'ils étaient abrités à l'intérieur. L'unité a alors assumé la responsabilité de la maintenance de 200 TTB qui étaient en route pour Anvers de la côte. Ceci nécessita l'envoi à Bayeux de 19 camions chargés de pièces de rechange. Le travail de nuit s'est terminé brusquement le 30 octobre, alors qu'une bombe V 1 a atterri à 50 pieds des ateliers, détruisant ainsi tous les rideaux de couvre-feu et presque tout le toit. Les pertes étaient grandes: 15 personnes sérieusement blessées, dont trois n'y survécurent pas, ceux-ci étaient attachés à l'unité.

Le 13 janvier 1945, les troupes ont traversé en Hollande et se sont installées près de Eindoven. Plusieurs tâches étaient pressantes dont, en tête de liste, la réfection des TTB Kangaroo; en 13 jours, l'atelier a réussi a en remettre 79 en état. Le 26 avril 1945, l'unité a traversé le RHIN et s'est installé pour une dernière fois à Enschede au nord-ouest de Nijmegen. Douze jours plus tard la guerre était terminée.

En neuf mois et demi, du moment où le 4 Canadian Armoured Troops Workshop est arrivé sur le continent, jusqu'au jour de la victoire en Europe, l'atelier a réparé 525



Left; Some of the devastation at Caen, with which the 4 Field Workshop Craftsmen had to contend. BY: E.C. DELMAGE.
Right; Kangaroo Armoured Personnel Carriers at a halt. BY: UNKNOWN.
Far right; The Quartermaster attacks Receipt and Inspection. BY: W.F.G. WILLIAMS.

À gauche; Dévastation à Caen, avec laquelle les Artisans du 4e Atelier de campagne ont eu à lutter. PAR: E.C. DELMAGE.
À droite; Transporteurs de troupes blindés Kangaroo lors d'une halte. PAR: INCONNU.
À l'extrême droite; Le quartier-maître attaque la réception et inspection. PAR: W.F.G. WILLIAMS.

APCs) and 216 motorcycles. These totals do not include equipment repaired by detachments such as the work on the APCs at Caen. Non-vehicular items which where repaired included 2,901 small arms, 634 radios, 1,981 instruments and countless hours of work by sheet metal workers, fitters, machinists and turners, carpenters, welders, blacksmiths and textile workers. The production peak in the Tank Section was March 1945, when, in preparation for the crossing of the Rhine River, 119 tanks and 45 major engine replacements were completed. All in all, this third echelon workshop repaired enough tanks to equip 26 fighting squadrons.

The Storemen in the stores section worked closely with all the Workshop's sections, and were held in high regard by the RCEME personnel for their dedication in keeping the bins full of the vital spare parts.

But normal aspects of life also continued. 383 hopeful tradesmen were tested for trade advancement knowledge during that nine and one-half months. The unit was active in athletics, and frequently placed well in formation sports meets. Three members of the Workshop were on the RCEME all-stars team, which won the 1945 Canadian Army Hockey Championship of North-West Europe.

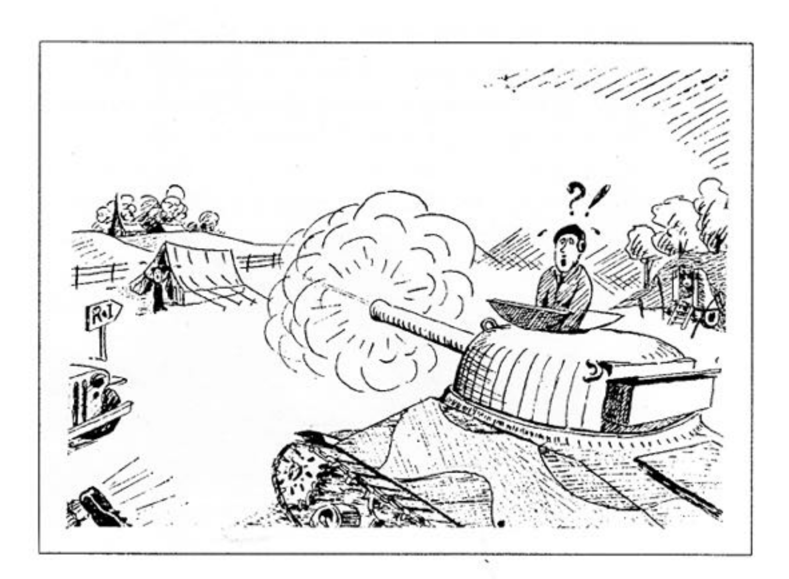
On the other side of the ledger, 4 Canadian Armoured Troops Workshop RCEME lost three members killed and thirty-two wounded during the war. Most of the casualties were caused by air attack, including the V 1 flying bomb. As with many other units of World War II, the Workshop was disbanded shortly after the war ended.

chars, 129 pièces d'artillerie, 1.387 véhicules de type «B» (incluant les TTB) et 216 motocyclettes. Cela, sans compter l'équipement réparé par les détachements tel le travail fait sur les TTB à Caen. De plus 2.901 armes légères, 634 radios et 1.981 instruments ont été réparés pendant d'innombrables heures de travail par les tôliers, les monteurs, les machinistes et retourneurs, les charpentiers, les soudeurs, les forgerons et les travailleurs du textile. Le point culminant de la production a été en mars 1945 alors que, en vue de la traversée du Rhin, on a réparé 119 chars et effectué 45 changements de moteur. En tout et pour tout, cet atelier de troisième échelon a réparé assez de chars pour équiper 26 escadrons de combat. Les magasiniers ont travaillé de près avec toutes les sections de l'atelier. Par leur dévouement, ils ont su gagner l'estime du personnel GEMRC, gardant toujours pleines les étagères de pièces de rechange.

Mais la vie normale a aussi continué. Le niveau de connaissances de 383 hommes de métiers prometteurs a été évalué pendant ces neuf mois et demi. L'unité est restée active en athlétisme et s'est bien classée dans les rencontres sportives. Trois des membres de l'atelier se sont qualifiés pour l'équipe d'étoiles du GEMRC qui a gagné le championnat de hockey de l'armée canadienne dans le nord-ouest de l'Europe.

Par ailleurs, le 4 Canadian Armoured Troops Workshop du GEMRC a vu trois de ses membres tués et vingt-deux autres blessés pendant cette guerre. La plupart des pertes se sont produites pendant des attaques aériennes, incluant la bombe V 1. Comme plusieurs autres unités ayant participé à la Deuxième Guerre mondiale l'atelier s'est disséminé peu de temps après la fin de la guerre.





The Memorial Tank, Courcelles, France

On D-Day, 6 June, 1944, the First Hussars was part of the assault on the beach at Courcelles-sur-mer, France. The unit was equipped with Duplex Drive (DD) Sherman tanks, which could "swim", having flotation skirts and propellers. However, some of them sank on the run-in. One of these sunken tanks eventually interfered with fishermen's nets. In the fall of 1970, at the request of the Mayor of Courcelles, the tank was recovered by a team from Maintenance Company, 4 Service Battalion, Lahr, Germany. It was restored and placed in the town square, where it was dedicated to the memory of all Canadians who participated in the D-Day operation.

Over the years, replicas of the badges of the regiments involved in the landings were attached to the tank. In 1992, the RCEME Club from Vancouver and Victoria had a 10-inch-high replica of the original RCEME hat badge cast in bronze. This badge was added to the tank by a team of Materials Technicians from Maintenance Company, 4 Service Battalion.

On 2 June, 1992, the tank was re-dedicated as a memorial, to include all of Canada's Craftsmen who participated in the Second World War. The RCEME badge is prominently mounted on the forward part of the turret, where it is the first badge to be seen on approaching the tank.

Char commémoratif, Courcelles, France

Au jour J, le 6 juin 1944, le First Hussars prenait part à l'assaut sur la plage à Courcelles-sur-mer, en France. L'unité était équipée de chars Sherman à double propulsion pouvant «naviguer» grâce à une jupe de flottaison et des hélices. Certains ont toutefois coulé lors du débarquement. L'un de ces chars a éventuellement fait obstacle à des filets de pêcheurs. À l'automne 1970, à la demande du maire de Courcelles, le char a été récupéré par une équipe de la compagnie de maintenance du 4[e] Bataillon des services de Lahr, en Allemagne. Il a été restauré et placé au centre ville où il a été dédié à la mémoire de tous les Canadiens et Canadiennes qui ont participé aux opérations du jour J.

Au fil des ans, des reproductions des insignes des régiments qui ont participé au débarquement ont trouvé place sur le char. En 1992, l'équipe de dépannage du club du GEMRC de Vancouver et Victoria a coulé dans le bronze une reproduction de l'insigne originale du GEMRC. Cet insigne a été monté sur le char par une équipe de techniciens des matériaux de la compagnie de maintenance du 4[e] Bataillon des services et s'est ajouté aux autres déjà en place.

Le 2 juin 1992, le char a été dédié à nouveau en tant que monument à la mémoire de tous les Artisans du Canada qui ont participé à la Deuxième Guerre mondiale. L'insigne du GEMRC est monté sur la partie avant de la tourelle. C'est celui que l'on aperçoit en premier à l'approche du char.



Colonel M.C. Johnston (Retd), Colonel Commandant of LEME, with Mrs Johnston, in front of the Memorial Tank at Courcelles-sur-Mer. BY: CORPORAL J. BLAIS.

Le colonel (à la retraite) et madame M.C. Johnston, colonel commandant du GEM devant le char d'assaut commémoratif à Courcelles-sur-Mer.
PAR: CAPORAL J. BLAIS.

#3018 - LETE Royal Canadian Army Cadet Corps

By Captain N. Brely

The formation, on 8 September 1987, of #3018 LETE Royal Canadian Army Cadet Corps was the result of months of effort by its sponsor, Branch 632 of the Royal Canadian Legion, and the Land Engineering Test Establishment, which is the Corps' regular force affiliated unit. The LETE Corps, led by its first Commanding Officer, Captain John Brown, achieved an effective strength of 104 cadets by the end of the first year of operation. That year was marked by the usual growing pains encountered by all new units: insufficient uniforms for its members, struggles by an inexperienced but highly motivated staff to become familiar with the supply and administrative procedures, and the constant need to create meaningful training and learning experiences for the Cadets. Despite numerous problems the year was a success and, with its rookie season completed, the LETE Corps looked confidently forward.

During its five year existence, the LETE Corps has developed its annual training program based on such disciplines as drill, leadership, field craft, and general service knowledge. This in-house training is complemented by the LETE Corps' involvement in various community activities. This can range from participating in the Gloucester and Ottawa Santa Claus parades to assisting in the "Save the Whales" project, held at the World Exchange Plaza, in October 1991. Many of these events call upon the use of the LETE Corps' Band, which has been extremely busy supporting activities and responding to requests to play on behalf of other Cadet corps in the Ottawa area.

The start of the 92/93 training year brought several changes. In addition to a new Commanding Officer, the LETE Corps' ranks had swollen to more than 130 cadets, the majority of whom were new recruits. Despite the demands this placed upon the staff, the Corps noted another successful and rewarding training year.

(The LETE Cadet Corps and the four other EME associated Corps — #1944 EME Cadet Corps in Creemore, ON, #2733 Cadet Corps in Sherwood Park, AB, #2861 RCEME Cadet Corps in Windsor, ON, and #2979 Royal Canadian Army EME Cadet Corps, Vermillion, AB — are all expected to be very active during the 50th Anniversary of RCEME celebrations. — ed.)

Corps de cadets royaux de l'Armée canadienne - #3018

Par le capitaine N. Brely

Le 8 septembre 1987, après plusieurs mois d'efforts de la branche 632 de la Légion royale canadienne et du Centre d'essais technique terre (CETT) s'est formé le Corps de cadets royaux de l'Armée du CETT #3018.

Le capitaine John Brown, premier commandant, a réussi à recruter 104 cadets à la fin de la première année. Celui-ci a rencontré au début tous les problèmes habituels aux nouvelles unités, entre autres le manque d'uniforme, résolu heureusement par le personnel qui était bien motivé à combler son manque d'expérience et à apprendre les procédures administratives et d'approvisionnements. L'unité avait aussi le besoin de concevoir une formation significative et des expériences d'apprentissages enrichissantes pour les cadets. Malgré les nombreux problèmes, la première année fut un franc succès, le Corps regardait l'avenir d'un oeil confiant.

Durant ces cinq années d'existence, le Corps du CETT a développé son programme de formation annuel, basé sur des disciplines telles que le drill, le leadership, les métiers de campagne et les connaissances militaires générales. Cet entraînement interne, est complété par l'implication du Corps du CETT dans différentes activités communautaires. Ceci va de la participation dans les défilés du Père Noël d'Ottawa et de Gloucester à la participation au projet «Save the Whales» qui s'est tenu au World Exchange Plaza en octobre 1991. Plusieurs de ces activités requièrent la fanfare du Corps du CETT qui est très occupée à répondre à toutes les demandes pour jouer au nom des autres Corps de cadets de la région d'Ottawa.

Le début de la saison 92/93 a apporté beaucoup de changements. En plus d'un nouveau commandant, le Corps du CETT a augmenté ses effectifs à plus de 130 cadets, dont la majorité était de nouvelles recrues. Malgré tout ce que ça impose au personnel, le Corps a eu une autre année d'entraînement très satisfaisante et remplie de succès.

(Le Corps de cadets du CETT et les quatre autres corps de cadets du GEM associés — le Corps de cadets du GEM #1944 à Creemore, ON, le Corps de cadets #2733 à Sherwood Park, AB, le Corps de cadets du GEMRC #2861 à Windsor, ON, et le Corps de cadets du GEM #2979, à Vermillion, AB — doivent participer activement aux célébrations du 50e anniversaire du GEMRC — éd.)





Top; 3018 Cadet Corps rappelling at CFB Petawawa in September 1992. BY: DND
Bottom; *Warrant Officer Mihill prepares cadets of 3018 Cadet Corps for live firing at CFB Petawawa 24 April 1993.* BY: DND.

En haut; *Le Corps de cadets #3018 faisant de la descente en rappel à la BFC Petawawa en septembre 1992.* PAR: MDN.
En bas; *L'adjudant Mihill prépare les cadets du Corps de cadets #3018 pour un tir réel à la BFC Petawawa, le 24 avril 1993.* PAR: MDN.

Modifications at the Front

In the Spring of 1992 the program to install the Tube-launched Optically-tracked Wire-guided anti-tank missile system (TOW for short) into armoured turrets on M113 armoured personnel carriers was being completed in Canada and Germany. Some vehicles, however, were in Yugoslavia at the Sarajevo airport where the Canadians were manning the defensive perimeter, and were under constant harassing fire. A team of Weapons Technicians was sent to the Sarajevo airport where the final modifications were completed.

The enhanced capability of these weapons systems gave the harried Canadians a much needed extra punch to help keep the airport open, so that humanitarian aid could get to the beleaguered city.

Des modifications au front

Au printemps 1992, le programme d'installation du missile filoguidé lancé d'un tube et poursuivi optiquement (connu sous le nom de missile TOW) dans les tourelles blindées pour les transporteurs de troupes blindés M113 était en cours au Canada et en Allemagne. Quelques véhicules, par ailleurs, se trouvaient à l'aéroport de Sarajevo en ex-Yougoslavie où des Canadiens gardaient le périmètre défensif sous un tir de harcèlement continu. Une équipe de techniciens d'armement (terre) a été envoyée sur les lieux pour procéder aux modifications finales. Les améliorations de ces systèmes d'armes ont donné aux Canadiens, à qui on ne laissait aucun répit, une force de frappe additionnelle qui a permis de garder l'aéroport ouvert et à l'aide humanitaire de se rendre jusqu'à la ville assiégée.



The Land Engineering Test Establishment

By Lieutenant B.A. Playfair

On the western outskirts of Orleans, Ontario, 32 km from National Defence Headquarters in Ottawa, and 16 km from the nearest base, stands the Land Engineering Test Establishment (LETE). It is from here, and building M-23 located at the National Research Council Campus on Montreal Road, that EME provides the Canadian Forces with equipment testing, evaluation, and fourth line engineering support.

The 436 acres of the LETE site purchased by the Department of National Defence were in 1942, as a home for the No. 1 Proving Ground Establishment, Royal Canadian Ordnance Corps. Over the next twelve years, there were a number of name changes: No. 1 Vehicle Proving Establishment, the Vehicle Development Establishment, and then the Vehicle Experimental and Proving Establishment (VEPE). On 1 September 1958, VEPE was combined with two other organizations, the Canadian Army Signals Engineering Establishment, and the Engineer Stores Development Establishment, to become the

Le Centre d'essais techniques (Terre)

Par le lieutenant B.A. Playfair

Le Centre d'essais techniques (Terre) (CETT) est situé dans la banlieue ouest de la ville d'Orléans en Ontario, à 32 km du Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et 16 Km de la base la plus proche. C'est à partir d'ici et de l'édifice M-23 situé sur le Campus du Conseil national de recherche sur le chemin de Montréal que le GEM offre aux Forces armées canadiennes les services d'essais et d'évaluation de l'équipement et le 4e niveau d'ingénierie.

Le ministère de la Défense nationale a acheté les 436 âcres du terrain du CETT en 1942, comme emplacement pour le No. 1 Proving Ground Establishment, du Corps royal canadien des magasins militaires. Durant les douze années suivantes il y a eu de nombreux changements de noms: No 1 Vehicle Proving Establishment, The Vehicle Development Establishment et ensuite The Vehicle Experimental and Proving Establishment (VEPE). Le 1 septembre 1958, VEPE a été combiné avec deux autres organisations, The Canadian Army Signals Engineering

Army Development Establishment. On 6 September 1961, this new organization was designated the Army Equipment Engineering Establishment. It finally became LETE on 1 November 1967.

In the 1980s it became increasingly obvious that the 1940-era buildings of the Establishment were no longer adequate. After some discussion about relocating the facility, it was announced, on 18 November 1981, that the Orleans site would be completely renovated by replacing its 20-odd buildings with one modern building.

On 11 March 1987, the new twenty million dollar facility was dedicated to the memory of a test driver who was killed in the line of duty: Corporal K.J. Rodgers. Since that time, the Land Maintainability Engineering Division moved to LETE from 202 Workshop, a modern indoor range was constructed at the Orleans site, and, in 1987, the facilities of "E" Squadron, situated at the National Research Council site on Montreal Road, were completely renovated. These changes allow LETE to continue to provide the best possible service to its customers.

Establishment et Le centre de développement du matériel du génie. Le 1[e] novembre 1967 il est finalement devenu le Centre d'essais techniques (terre).

Dans les années 80 il devint de plus en plus évident que les bâtiments construits dans les années 40 étaient devenus vétustes. Après quelques discussions au sujet du relogement des installations, le 18 novembre 1981 on a annoncé que les installations sises à Orléans seraient complètement rénovées en remplaçant les 20 bâtiments existants par un édifice moderne.

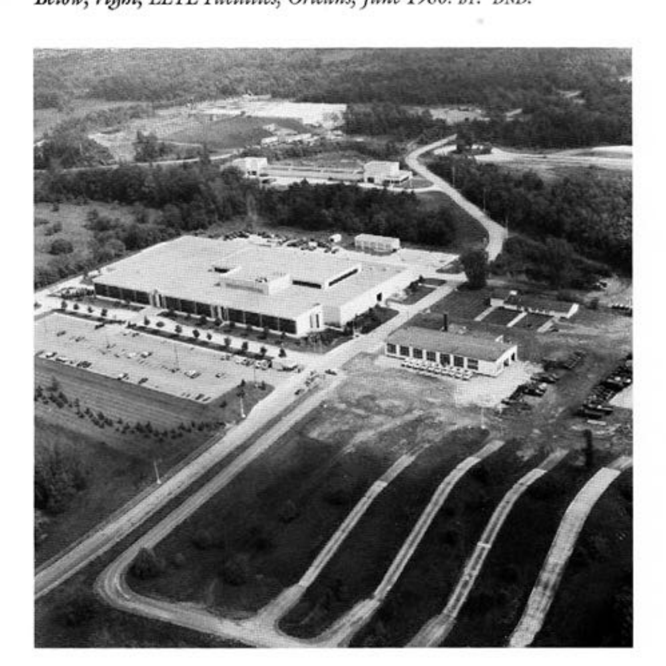
Le 11 mars 1987, le nouvel édifice de vingt millions de dollars a été dédié à la mémoire du chauffeur de conduite d'essais, mort en service: le caporal K.J. Rodgers. Depuis ce temps, la Division des techniques de la maintenabilité - Terre, autrefois au 202[e] Dépôt d'ateliers, y a emménagé. Une salle de tir moderne a été aménagée sur le site d'Orléans et en 1987 les installations de l'escadron «E» situées au Conseil national de recherches sur le chemin de Montréal ont été complètement rénovées. Tout ceci permet au CETT d'offrir à ses clients les meilleurs services possibles.

On 16 February 1994, LETE received the Chief of the Defence Staff Unit Commendation for outstanding support to peacekeeping operations in Somalia and Bosnia. Six days later, the government announced the disbandment of the unit due to defence budget cuts.

Le 16 février 1994, le CETT a reçu la mention élogieuse d'unité du chef de l'État-major de la Défense pour le soutien exceptionnel qu'ils ont fourni aux missions de paix de Somalie et de Bosnie. Six jours plus tard, le Gouvernement a annoncé la fermeture de l'unité en raison des restrictions budgétaires imposées au ministère de la Défense.

***Previous page;** 5 ton truck in a mobility test.* BY: DND.
***Below, left;** K.J. Rodgers Building, LETE, June 1991.* BY: DND.
***Below, right;** LETE Facilities, Orleans, June 1980.* BY: DND.

***Page précédente;** Essais de mobilité sur un camion de 5 tonnes.* PAR: MDN.
***En bas, à gauche;** Édifice K.J. Rodgers, au CETT, juin 1991.* PAR: MDN.
***En bas, à droite;** Le CETT à Orléans, juin 1980.* PAR: MDN.





56 Canadian Infantry Workshop

Condensed from the RCEME Technical Bulletin

In 1956, the United Nations adopted a resolution to establish a police force, the United Nations Emergency Force (UNEF) between Egypt and Israel in the Suez Canal area. Canada agreed to provide the communications and administrative support for the entire force. Accordingly, 56 Canadian Infantry Workshop was specifically designed to provide combined Light Aid Detachment (LAD) and Field Workshop services for all units of the UN force, irrespective of nationality, but excluding 56 Royal Canadian Army Service Corps Company, which had its own integral workshop.

The Workshop arrived at Port Said on 11 January 1957, aboard HMCS Magnificent, and was soon established at Abu Suweir, ten miles West of Ismailia. This was originally a Royal Air Force camp, and the buildings had become "well ventilated" in the conflict. By 15 January, the shop vans had arrived, and the unit was in business — with six to ten men sharing the same tool box, and no spare parts! Ingenuity was the only commodity not in short supply: fuel pump diaphragms from plastic tablecloths, oil seals from shoe leather, and small valves from unserviceable big valves were some of the expedients.

In May, the unit moved to an ex-Royal Army Ordnance Corps depot at Rafah, on the Western edge of the Gaza Strip. The buildings were ideal for a workshop — after they had been completely rewired, windows inserted, and the water mains repaired as self-help projects. Here the Workshop repaired vehicles and equipment for ten nationalities, of whom only the Yugoslavs had a LAD. The skills of the other contingents ranged from having unit mechanics with hand tools, to soldiers who were less than handy with tools.

Rest and recreation were well organized, with daily swim parades, sports, photography, and some trade upgrading courses. There were trips to the pyramids, and Cairo, with weekend leaves in Ismailia being very popular. Telephone contact with home was maintained by a contingent Signalman contacting the Ham Radio Station VE3 EME, at the RCEME school.

The unit quickly settled down to a routine, but the challenges were many, largely due to the vast variety of unfamiliar equipment held in the force, and the frequent

Le 56 Canadian Infantry Workshop

Extrait du Bulletin technique du GEMRC

En 1956, l'Organisation des Nations Unies a autorisé l'établissement d'une Force d'urgence des Nations Unies (FUNU) entre l'Égypte et Israël dans la région du Canal de Suez. Le Canada a alors offert les services administratifs et les communications pour toute la Force. Le 56 Canadian Infantry Workshop a été désigné pour fournir les services de réparation et de récupération à toutes les nationalités, à l'exception du Corps Royal de l'intendance de l'Armée canadienne qui avait son propre atelier.

L'Atelier est arrivé à Port Said le 11 janvier 1957 à bord du NCSM Magnificent et, s'est rapidement établi à Abu Suweir à dix milles à l'ouest d'Ismaïlia. L'édifice qui nous fut alloué était situé dans un ancien un camp de l'Aviation royale d'Angleterre et était «fort bien aéré» par les dommages de la guerre. Le 15 janvier, les camions-ateliers étaient arrivés, et l'unité fonctionnait. Six à dix hommes devaient se partager le même coffre à outil, par contre aucune pièce de rechange n'était disponible! L'ingéniosité était la seule chose qui ne faisait pas défaut. Nos artisans ont fabriqué des membranes de pompes à essence à partir de nappes de plastique, des joints avec le cuir des chaussures et des petites soupapes à partir de plus grosses soupapes rendues inutilisables.

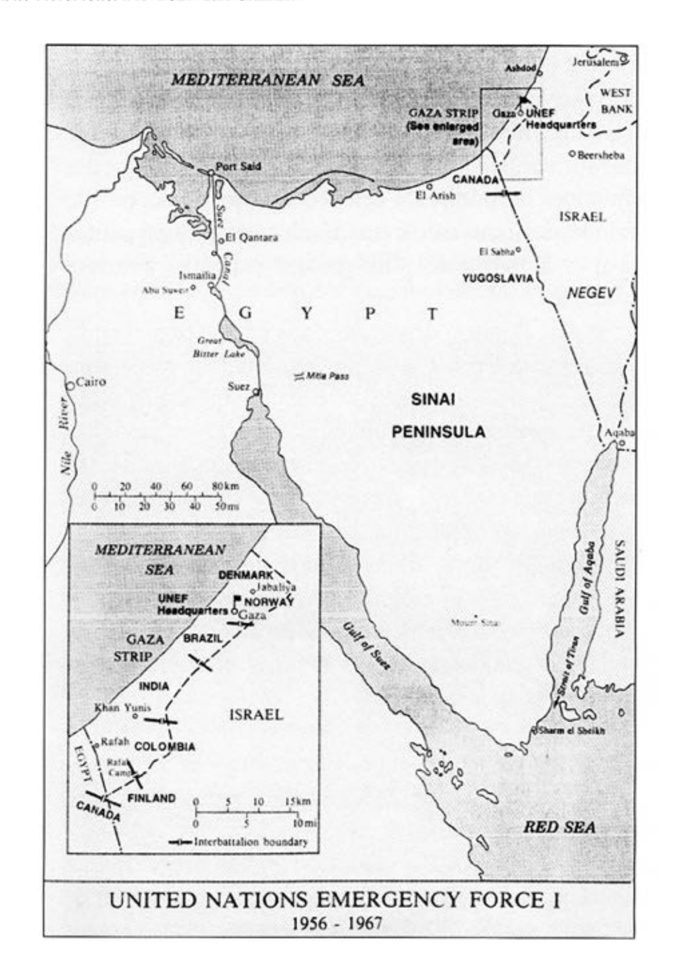
En mai, l'unité a déménagé dans un ancien atelier du Corps royal des magasins militaires à Rafah, sur le côté ouest de la bande de Gaza. Les édifices, une fois le filage électrique renouvelé, les fenêtres ajoutées et les conduites d'eau principales réparées, étaient parfaits pour servir d'atelier. Sur ces lieux, ils ont réparé les véhicules et l'équipement de dix nationalités. Les Yougoslaves étaient les seuls à être dotés d'une équipe de dépannage. Les compétences des autres contingents variaient beaucoup. On pouvait retrouver des unités capables d'utiliser de l'outillage à manuel tandis que d'autres ne connaissaient absolument rien aux outils.

Les périodes de repos et de récréation étaient bien organisées; il y avait entre autres, la baignade quotidienne, les sports, la photographie et quelques cours de perfectionnement de métiers. Il y avait aussi des voyages au Caire, des visites aux Pyramides et des fins de semaines à Ismaïlia qui étaient tous très populaires. Les communications téléphoniques à la maison étaient possibles par

rotation of the national battalions. There were also some speciality positions such as the "Ice Artificer". This involved the operation and maintenance of the camp ice plant, with a 1000 pound-per-day capacity. While repair of the refrigeration equipment was carried out by the Royal Canadian Engineer technicians, the overall maintenance responsibility for the ice-making plant fell to RCEME. A good deal of "out-of-trade" experience was gained by the craftsmen.

At 1700 hours, on 19 May 1967, the RCEME flag was lowered for the last time over 56 Canadian Infantry Workshop RCEME. In the 10 years of its existence, over 1500 RCEME personnel served with the unit. It had been commended by the Force Commander for increasing the effectiveness of the whole of UNEF.

Below; Map of UNEF 1. FROM: "*IN THE EYE OF THE STORM. A HISTORY OF CANADIAN PEACEKEEPING*" BY FRED GAFFIN, DENEAU AND WAYNE PUBLISHERS LTD, 1987.
Right, top; 56 Canadian Infantry Workshop, Rafah, Egypt, 1964/65. BY: DND.
Right, bottom; Action on the "Desert Diamond" where the RCEME team in UNEF was victorious. BY: BGEN E.B. CREBER.



l'entremise du contingent de signaleurs, qui communiquaient avec la station de radio amateur VE3 EME à l'école du GEMRC.

Même si l'unité est vite entrée dans une routine, il y avait de nombreux défis. Cela, principalement dû au fait qu'il y avait beaucoup d'équipements avec lesquels l'atelier n'était pas familier et à la rotation rapide des bataillons des diverses nations. On comptait également quelques postes spécialisés comme, par exemple, les mécaniciens spécialistes en fabrication de glace. Ils étaient responsables de l'opération et la maintenance de la glacière du camp; celle-ci avait une capacité de 1000 lb par jour. La réparation de l'équipement de réfrigération était faite par les techniciens du Corps royal du génie. La maintenance générale de l'usine de fabrication de glace était sous la responsabilité du GEMRC. Les artisans ont pris beaucoup d'expérience «hors du métier».

Le 19 mai 1967, à 17h00 le drapeau du GEMRC a été descendu pour la dernière fois au 56 Canadian Infantry Workshop. Pendant ses 10 ans d'existence, plus de 1500 membres du GEMRC ont servi avec l'unité. Celle-ci a reçu l'éloge du commandant de la Force pour sa grande contribution au rendement du FUNU.

À gauche; Plan du FUNU 1. DE: «*IN THE EYE OF THE STORM. A HISTORY OF CANADIAN PEACEKEEPING*» PAR FRED GAFFIN, DENEAU AND WAYNE PUBLISHERS LTD, 1987.
En bas; Le 56 Canadian Infantry Workshop, à Rafah en Égypte, 1964/65. PAR: MDN.
Bottom; Action dans le «Désert Diamond», où l'équipe du GEMRC du FUNU a remporté la victoire. PAR: BGEN E.B. CREBER.





Maintenance Company in United Nations Emergency Force II

By Major K. Moore

On 6 October 1973, Egypt and Syria attacked Israel, and started what was to become the famous, and short, Yom Kippur War. On 25 October the second United Nations Emergency Force (UNEF II) was authorized by the UN Security Council. Canada and Poland committed themselves to share communications engineering, and logistics responsibilities, including providing a Canadian maintenance workshop.

The first group of Land Ordnance Engineering personnel in the Force was the Maintenance Troop (augmented) of 1 Canadian Signals Regiment. Arriving in Egypt in mid-November, 1973, the Troop started by providing repair and recovery for Canadian contingent equipment. However, as no one else was there to do the job, its responsibilities grew to include maintenance support for the infantry battalions from Ireland, Panama, Peru, Sweden, Indonesia, Ghana, Austria, Senegal, Finland, and Nepal. Fixing the diverse array of equipment belonging to these units became the responsibility of the newly formed Maintenance Company of 73 Canadian Service Unit (subsequently renamed 73 Canadian Service Battalion).

Initially it was difficult to fix anything as there were few facilities, special tools or other items required to operate a maintenance workshop. These items should have been provided by the UN headquarters, but had not yet materialized. Improvisation became the order of the day, and, among other initiatives, workbenches were made from packing crates.

Gradually, the problems of facilities and tools were overcome and working conditions improved. In January 1974, a buffer zone in the Sinai desert was created, and this resulted in the move of the Canadian Service Unit from Cairo to the El Gala Airfield, in Ismailia. By July the Maintenance Company, with a personnel strength of about 160, was established in two former aircraft hangars and a small parking garage.

In 1976, UNEF II was reduced to four infantry battalions (from Finland, Sweden, Ghana, and Indonesia). The Swedes and Finns provided a portion of their own maintenance support, but not the others. Small Canadian maintenance detachments were deployed in the buffer

La compagnie de maintenance du la Force d'urgence II de l'ONU

Par le major K. Moore

Le 6 octobre 1973, l'Égypte et la Syrie ont attaqué Israël et ont ainsi déclenché ce qui devait devenir la fameuse et courte guerre du Yom Kippour. Le 25 octobre suivant, le Conseil de sécurité des Nations Unies a autorisé la formation de la deuxième Force d'urgence des Nations Unies (FUNU II). Le Canada et la Pologne ont pris la responsabilité des communications et de la logistique; de plus, le Canada devait fournir les services d'un atelier de maintenance.

La troupe de maintenance du Régiment des transmissions du Canada a été la première troupe du G MAT à se rendre en Égypte. Ils sont arrivés à la mi-novembre 1973 et ont commencé dès lors à fournir les services de réparation et de récupération pour le matériel du contingent canadien. En outre, puisqu'ils étaient les seuls à offrir ce genre de service, ils ont fourni la maintenance du matériel des bataillons d'infanterie de l'Irlande, de Panama, du Pérou, de la Suède, de l'Indonésie, du Ghana, de l'Autriche, du Sénégal, de la Finlande et du Népal. La réparation de tout le matériel est alors devenue la responsabilité de la Compagnie de maintenance de la 73e Unité des services du Canada (nouvellement formée) renommée par la suite 73e Bataillon des services du Canada.

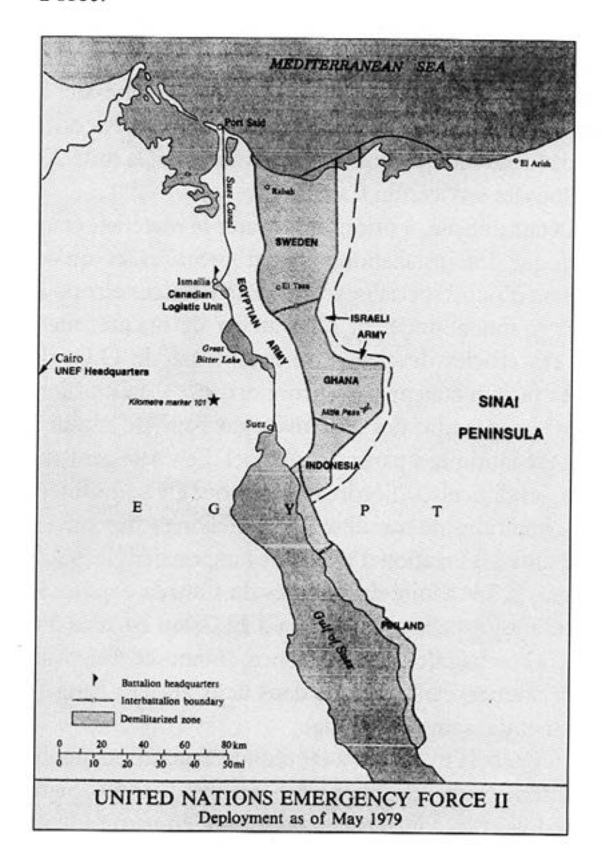
Il était difficile, à priori, de réparer le matériel, étant donné que les installations étaient précaires et qu'on manquait d'outils spécialisés et du matériel nécessaire pour assurer le fonctionnement d'un atelier de maintenance. Tous ces articles devaient être fournis par le Q.G. de l'ONU mais n'étaient pas encore arrivés. Il fallait alors improviser, prendre des initiatives; un banc de travail a même été fabriqué à partir de matériel d'emballage. Petit à petit, les difficultés d'ordre matériel ont été surmontées et les conditions de travail se sont améliorées. En janvier 1974, suite à la création d'une zone tampon dans le désert du Sinaï, la 73e Unité des services du Canada a quitté le Caire et s'est installée à l'aéroport d'El Gala à Ismaïlia. En juillet, la compagnie de maintenance, composée d'environ 160 personnes, était installée dans deux anciens hangars d'avion et dans un petit garage.

En 1976, la FUNU II a été réduite à quatre bataillons d'infanterie (Finlande, Suède, Ghana et Indonésie). Seuls les Suédois et les Finlandais répondaient en partie à leurs

zone, with the front line battalions, and a Forward Logistics Base was established. This base, located in El Tasa, across the Suez Canal and 35 km from Ismailia, was created to reduce the problem of the intermittent, unreliable, canal-crossing ferry service, and to expedite the provision of recovery and limited supply support to the units deployed on the East of the Canal. Life in the middle of the Sinai was interesting to say the least, and not without humour — twice the detachment received recovery requests to extract camels from water holes!

Spare parts were often difficult to obtain, with a long line-of-communication ending at UN Headquarters in New York. However, once again the Craftsmen "made it happen". Controlled cannibalization and robbing took place in the condemned vehicle holding area, known as "K-Mart". One vehicle, which had been "controlled cannnibalized" was eventually reduced to its frame!

The Camp David Accord finally established peace between Egypt and Israel, and ended the mandate for UNEF II. However LORE personnel continued operating in the Buffer Zone, under UN auspices, until 23 October, 1979, at which point the peacekeeping responsibility was totally assumed by the specially-established Multi-National Force.



besoins de maintenance. Une base de logistique avancée a été établie et de petits détachements canadiens de maintenance ont été déployés dans la zone tampon avec les bataillons de première ligne. Cette base avancée, située de l'autre coté du canal de Suez et à 35 km d'Ismaïlia, a été déployée pour faciliter la liaison avec les unités sises à l'est du canal et de ce fait, résoudre les problèmes du service de traversier du canal qui n'était pas fiable et fonctionnait de façon intermittente.

La vie en plein Sinaï était intéressante et non sans humour; à deux reprises le détachement a dû sortir des chameaux d'un trou d'eau.

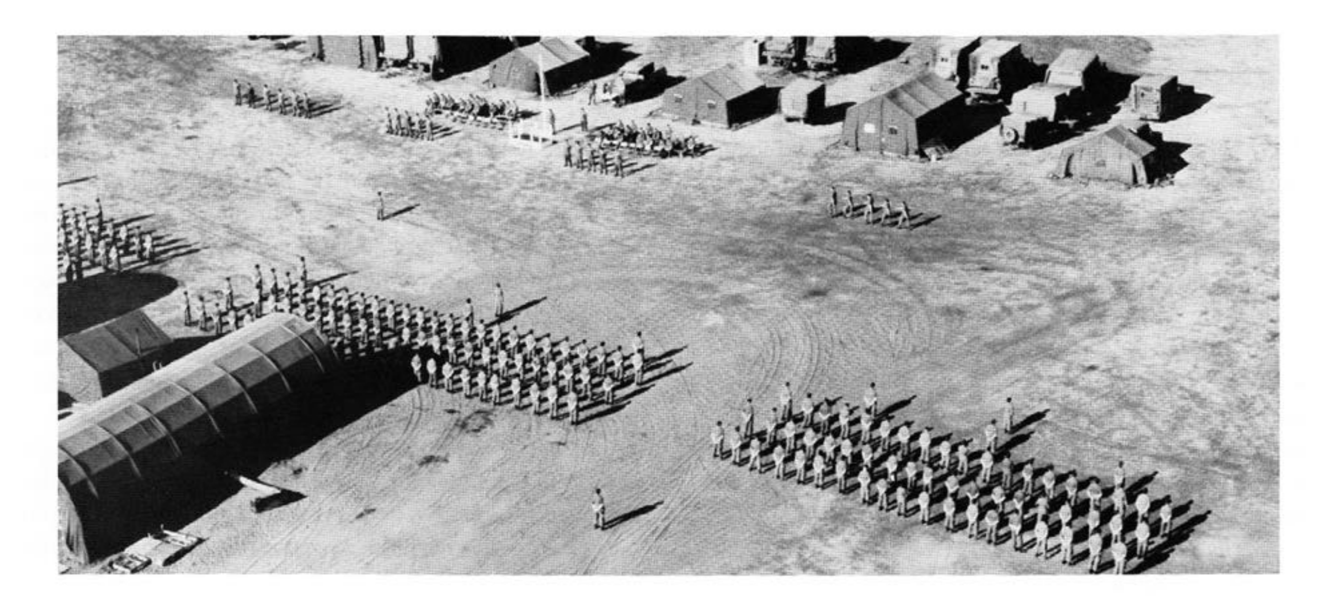
Les pièces de rechange étaient difficiles à obtenir, compte tenu de la bureaucratie onusienne dont la ligne de communication s'étendait jusqu'au Q.G. de l'ONU à New York. Une fois de plus, les Artisans se sont montrés à la hauteur. La cannibalisation contrôlée et l'emprunt de pièce se faisaient dans le secteur des véhicules irréparables communément appelé «K-Mart». Un véhicule, déjà cannibalisé de façon «contrôlée» a été éventuellement réduit à l'état de «châssis».

L'accord du Camp David a rétabli la paix entre Israël et l'Égypte, terminant ainsi le mandat de la FUNU II. Cependant, le personnel G MAT a continué ses opérations dans la zone tampon sous la responsabilité de l'ONU jusqu'au 23 octobre 1979. La responsabilité du maintien de la paix a alors été assumée par la Force multinationale spécialement établie à cette fin.

Map of UNEF 2.
FROM: "IN THE EYE OF THE STORM. A HISTORY OF CANADIAN PEACEKEEPING" BY FRED GAFFIN, DENEAU AND WAYNE PUBLISHERS LTD, 1987.

Plan du FUNU 2.
DE: «IN THE EYE OF THE STORM. A HISTORY OF CANADIAN PEACEKEEPING» PAR FRED GAFFIN, DENEAU AND WAYNE PUBLISHERS LTD, 1987.





125 Maintenance Battalion

By Colonel G.A. Walsh

In 1989, for the first time in our history, a Canadian Maintenance Battalion deployed as part of the Force Mobile Command (FMC) Divisional Support Group in support of the FMC Division. The Corps 86 concept of the Maintenance Battalion finally became a reality on Exercise RENDEZVOUS 89 (RV 89). This was the largest gathering of Land Electrical and Mechanical Engineers under one Commanding Officer in the post-war era. The Battalion was named 125 Maintenance Battalion, with each of the three digits of 125 representing the parent Service Battalion of the sub-units which formed the nucleus of the Battalion. In the spirit of evolving traditions, the EME flag emblazoned with the horse forcené (not formally approved at the time) was chosen as the Battalion flag. A red maple leaf with the numbers 125 in the top left corner identified the unit as part of the FMC Division.

In keeping with the aim of testing the operational effectiveness of Corps 86 doctrine, 125 Maintenance Battalion was structured with a Battalion Headquarters, Administrative Company and three functional Companies: Forward Repair and Recovery, Vehicle, and Weapons and Electronics.

The enhanced Manual Maintenance Management System, better known as "triple M-S", was successfully field tested during the Exercise.

125 Maintenance Battalion confirmed the feasibility and operational effectiveness of Corps 86 maintenance

Le 125e Bataillon de maintenance

Par le colonel G.A. Walsh

En 1989, pour la première fois dans notre histoire, un bataillon de maintenance fut déployé avec le Groupe de soutien divisionnaire du commandement de la Force mobile (CFM); il était chargé d'appuyer la Division du CFM. Le Bataillon de maintenance, exposé sous forme de concept dans le contexte de la doctrine du corps 86, a finalement vu le jour lors de l'exercice Rendez-vous 89 (RV 89) qui fut le plus important regroupement d'artisans et d'officiers du Service du Génie électrique et mécanique (Terre) sous les ordres d'un seul commandant depuis la fin de la guerre. L'unité fut nommée le 125e Bataillon de maintenance, chacun des chiffres représentant les bataillons des services d'appartenance des sous-unités qui en formaient le coeur. Fidèle à la tradition, le Bataillon a choisi comme drapeau celui affichant le blason du cheval forcené (pas encore officiellement reconnu à l'époque). Une feuille d'érable rouge portant le chiffre 125 paraissait dans le coin supérieur gauche et identifiait l'affiliation de l'unité à la Division du CFM.

Comme l'exercice visait la mise à l'essai de l'efficacité opérationnelle de la doctrine du corps 86, le 125e Bataillon de maintenance était constitué d'un Quartier général, d'une compagnie d'administration et de trois compagnies fonctionnelles: une compagnie avancée de réparation et de récupération, une compagnie de véhicules et une compagnie de l'armement et de l'électronique. La version améliorée du Système manuel de gestion de la maintenance fut mise



doctrine. The availability of the Division's equipment throughout RV 89 was consistently maintained at 95 percent. Manual Maintenance Management System procedures and software were tested and proven, contributing to the further development of the future Workshop Management System.

Further to the success of the 125 Maintenance Battalion as a LEME entity, the unit also distinguished itself under simulated combat conditions during the Division Field Training Exercise. With a battery of 155 mm artillery in support, a squadron of U.S. Cobra attack helicopters on call, and a troop of Field Engineers in location, 125 Maintenance Battalion was able to turn back an Airborne Commando attack on the Catalo Bridge, diverting the airborne assault of the Ribstone Creek.

The personnel who served in 125 Maintenance Battalion on RV 89 can be proud of what they accomplished as technicians and, more importantly, as soldiers. They maintained the RCEME tradition.

Previous page; *125 Maintenance Battalion on parade, 15 May 1989.* BY: DND.

Page précédente; *Le 125e Bataillon de maintenance en rassemblement, le 15 mai 1989.* PAR: MDN.

à l'épreuve avec succès au cours de l'exercice. De par son travail, le 125e Bataillon de maintenance a prouvé la faisabilité et l'efficacité opérationnelle de la doctrine de maintenance du Corps 86. La disponibilité de l'équipement de la Division fut maintenue à 95 pour cent tout au cours de l'exercice RV 89. La mise à l'épreuve des procédures et du progiciel du Système manuel de gestion de la maintenance a contribué au développement du Système de gestion des ateliers.

En plus de son succès en tant qu'unité du GEMT, le 125e Bataillon de maintenance s'est illustré dans des conditions simulées de combat au cours de l'exercice en campagne de la Division. Avec une batterie de 155 mm en appui, un escadron d'hélicoptères d'assaut américains Cobra sur appel et une troupe de sapeurs en place, le Bataillon de maintenance 125 a réussi à faire échec à l'attaque du commando aéroporté au pont Catalo et à la détourner du Ribstone Creek.

Les membres du Bataillon de maintenance 125 peuvent être fiers du travail accompli, non seulement à titre de techniciens mais surtout en tant que soldats. Ils ont été fidèles à la tradition du Corps royal canadien du Corps GEMRC.

Innovation

Peacekeeping operations in Somalia in 1992 required forces that were well dispersed over a large area, along narrow roads and with risk of mine damage to vehicles. Not enough recovery vehicles were available to support the number of light armoured vehicles deployed on that operation.

Part of the solution was a Battlefield Damage Assessment and Repair Kit, which was developed and produced by the Land Engineering and Test Establishment. The kit, which fits into three tool boxes mounted on the back of an Armoured Vehicle General Purpose, gave the technicians the extra tools and material need for emergency repairs, sufficient to enable a vehicle to be self-recovered. The kit was very popular with technicians, particularly because it allowed them to use inventiveness and ingenuity.

L'innovation

Dans le cadre de l'opération du maintien de la paix en Somalie en 1992, il a fallu disperser des forces sur de vastes surfaces et le long de chemins étroits où les véhicules risquaient de subir des dommages causés par des mines. Le problème est qu'on n'avait pas assez de véhicules de dépannage pour soutenir tous les véhicules blindés légers. Le Centre d'essais techniques (Terre) a résolu le problème. Il a conçu et fabriqué un lot d'évaluation et de réparation des dommages. Ce lot a été rangé dans trois boîtes d'outils installées à l'arrière des véhicules blindés polyvalents. Le matériel et les outils supplémentaires ont permi aux techniciens d'effectuer des réparations d'urgence pour dégager les véhicules hors d'usage. Ces outils ont été très prisés des techniciens qui ont eu l'occasion de faire preuve de créativité et d'ingéniosité dans l'exercice de leurs fonctions.

Kuwait — The Black Lung Tour

By Captain H.D. MacLean

At the end of April 1991, the Canadian Contingent United Nations Iraq Kuwait Observer Mission (UNIKOM), based on 1 Combat Engineer Regiment (1 CER), deployed to a hazy, war-torn Kuwait. LEME personnel from the 1 CER maintenance troop were in support. The engineers were tasked to clear mines, mark the De-Militarized Zone (DMZ), and construct observation posts and headquarters.

Burned-out tanks, armoured personnel carriers, self-propelled artillery and other equipment were strewn all over the DMZ. One particular area on the main highway north from Kuwait towards Iraq, where literally hundreds of vehicles of all types had been caught and for the most part destroyed, was nicknamed "The Highway to Hell". The air often full of the unhealthy black smoke from burning oil wells.

Arriving on 22 April 1991, the advance party of the Engineering Technical Quarter Master Sergeant, Master Warrant Officer C. Shrader, Sergeant F. Meijerink, and Corporal G. Samson found the future Troop Workshop was part of a large warehouse, which still had residual piles of grain on the floor. Through the first week, the three cleaned up the area, and set up a control office, tool crib and an ancillary workshop. The remainder of the Troop arrived on 29 April. After departing cool, overcast, drizzling Chilliwack, deplaning at Kuwait International Airport was like walking into a blast furnace.

The unit had deployed to Kuwait with a minimum of Canadian vehicles, since it would be equipped in-theatre. The vehicles which were acquired initially were hand-me-downs from the Coalition Force, mainly U.S. CUCVs and German MANs. In addition, there were vehicles and heavy equipment from a variety of other countries: Czechoslovakian trucks, Soviet bulldozers, German front end loaders, and Japanese refrigeration trucks. The Troop was responsible for level one, level two and limited level three maintenance (to the extent possible) for this varied equipment. To make matters worse, the vehicles did not come with any manuals. This situation was somewhat relieved after the first month by the efforts of Captain C. Moore, from Headquarters, Canadian Forces Europe, Lahr. He and his staff were able to use the information we

Koweït - Le désert enfumé

Par le capitaine H.D. Maclean

A la fin du mois d'avril 1991, le contingent canadien de la Mission d'observation des Nations Unies pour l'Irak et le Koweït (MONUIK), formé à partir des effectifs du 1er Régiment du Génie de combat (RGC) et du personnel GEMT de sa troupe de maintenance, s'est déployé dans un Koweït confus et déchiré par la guerre. Les ingénieurs devaient nettoyer les mines, marquer la zone démilitarisée, construire des postes d'observation et un quartier général.

Des chars brûlés, des transports de troupes blindés, de l'artillerie automotrice et d'autre équipement étaient éparpillés dans toute la zone démilitarisée. Une partie de l'autoroute nord vers l'Irak, où on a retrouvé des centaines de véhicules de tous genres presque complètement détruits, a été baptisée «la route de l'enfer». Très souvent, l'air était chargé d'une épaisse fumée noire provenant des puits de pétrole qui brûlaient.

Le 22 avril 1991, le groupe précurseur, composé du sergent major des services techniques, l'adjudant-maître C. Shrader, du sergent F. Meijerink et du caporal G. Samson, a trouvé dans un large entrepôt encore plein de grains sur le sol, le futur emplacement de leur atelier. Pendant la première semaine, ils ont nettoyé la place, construit un bureau de contrôle, un comptoir à outils et un atelier. Les autres membres de la troupe sont arrivés le 29 avril. Comparé au climat frais et pluvieux de Chilliwack, atterrir au Koweït était comme entrer dans une fournaise.

L'unité s'était déployée au Koweït avec un minimum de véhicules canadiens puisque les équipements nécessaires leur seraient fournis sur place. Les premiers véhicules, principalement des véhicules de transport tout usage de type commercial américain et des MAN allemands, ont été acquis de seconde main de la Force de coalition. De plus, il y avait des véhicules et de l'équipement lourd provenant de différents pays: des camions tchécoslovaques, des bulldozers soviétiques, des véhicules chenillés allemands et des camions de réfrigération japonais. La troupe était responsable d'effectuer les niveaux de maintenance un, deux et trois (dans les limites du possible) pour toute cette panoplie d'équipement. De plus, aucun manuel technique n'était disponible avec les véhicules. Cette situation s'est améliorée après le premier mois, grâce à la collaboration du capitaine C. Moore du Quartier général des Forces



Left; Maintenance Troop, Canadian Contingent United Nations Iraq Kuwait Observer Mission, "Cleaning up the Yard". BY: DND.

À gauche; «Le nettoyage de la cour» par la troupe de maintenance, contingent canadien de la Mission d'observation des Nations Unies pour l'Irak et le Koweït. PAR: MDN.

provided about makes, model numbers and serial numbers to get manuals for most of the U.S. and German equipment, and to obtain information about dealers in the local area.

Resourcefulness abounded. An example, described by Sgt T. Ruelle, took place on 8 June 1991:

"The ambulance (a Mercedes UNIMOG) had an engine failure, and no replacement was available. However, due to the recent war, there was an ample supply of "spares" available in the desert. A recce near Bubiyan Island Bridge turned up several candidates. After carefully scrutinizing the area from the road for signs of unexploded ordnance, a short search revealed an Iraqi UNIMOG cargo truck, with no apparent battle damage. A visual check of the engine installation and condition showed great promise. The wrecker was despatched with a mobile repair team to remove what was required. Corporals Tim Hussey, Peter Guy and Gary Brohart, and myself were well into the task, when a U.S. Army Blackhawk Helicopter started to execute very low level circuits around us. At first I thought that we were caught with our fingers in the cookie jar, but they waved off, and probably marvelled at good old Canadian ingenuity. Back at the workshop, the "new" engine needed some minor modifications, but as far as I know, we now have the only turbo-charged UNIMOG ambulance!"

While every day was not as eventful as depicted above, the tour was an excellent training vehicle to relearn lessons, some long forgotten, on working in desert conditions. However, few were disappointed when the unit returned to Canada in October 91, after a highly successful, but long and hot tour.

canadiennes en Europe à Lahr. À l'aide d'informations que nous lui avons fournies quant aux marques, aux modèles et aux numéros de série des équipements utilisés, il a réussi à nous obtenir des manuels techniques pour la plupart des équipements américains et allemands, et nous donner le nom des détaillants dans la région.

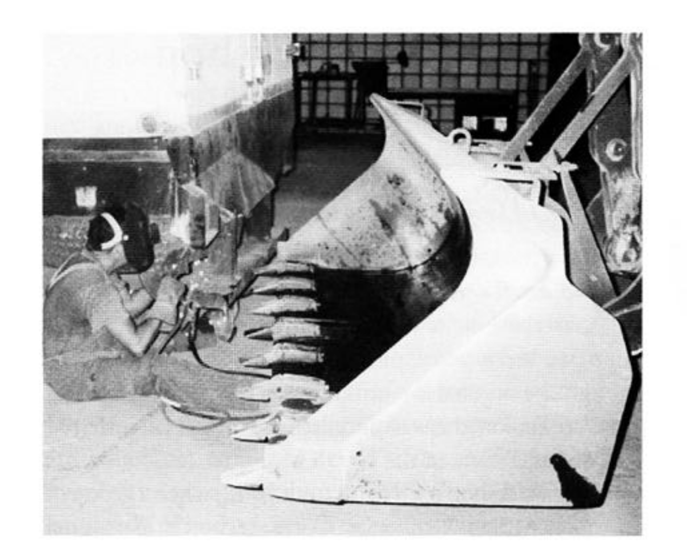
L'ingéniosité foisonnait. Voici un exemple décrit par le sergent T. Ruelle, qui a eu lieu le 8 juin 1991.

«L'ambulance (une Mercedes UNIMOG) avait un problème de moteur et il était impossible de trouver les pièces manquantes. Cependant, les séquelles de la guerre faisaient en sorte que le désert était parsemé d'une profusion de «pièces de rechange». Une reconnaissance faite près du pont de l'île Bubiyan a dévoilé plusieurs possibilités. Après avoir soigneusement vérifié s'il y avait des munitions non-explosées dans le secteur, ils ont rapidement détecté un camion de marchandises UNIMOG iraqien, sans dommage apparent. Une inspection visuelle de la condition et du moteur s'est avérée très prometteuse. La remorqueuse et une équipe de réparation mobile ont été envoyées sur place pour y extraire tout ce qui était nécessaire. Les caporaux Tim Hussey, Peter Guy, Gary Brohart et moi-même étions en train de travailler lorsqu'un hélicoptère Blackhawk de l'Armée américaine a commencé à tourner très lentement au-dessus de notre tête. Au début, je me suis dit qu'on s'était fait prendre la main dans le sac; mais, ils sont partis et ils ont sûrement vanté l'ingéniosité des canadiens. De retour à l'atelier, nous avons constaté que le nouveau moteur n'avait besoin que de réparations mineures; vraisemblablement, nous étions dorénavant les seuls à posséder une ambulance UNIMOG à turbocompresseur!»

Même si des événements de ce genre n'ont pas été vécus tous les jours, cette période d'affectation a été une excellente façon de se remémorer le travail dans des conditions de désert. Malgré tout, tous étaient heureux de revenir au pays en octobre 91, après une affectation longue et chaude, mais réussie!

Right; Maintenance Troop, Canadian Contingent United Nations Iraq Kuwait Observer Mission, "Heavy Duty Welding". BY: DND.

À droite; «Soudage heavy duty», par la troupe de maintenance du Contingent canadien de la Mission d'observation des Nations Unies pour l'Irak et le Koweït. PAR: MDN.



Soldiers and Tradesmen

Canada's Craftsmen are trained to be soldiers as well as tradesmen. There are times when soldier skills must be brought to the fore.

Staff Sergeant R. Crumb, one of seven armourers who were in the Dieppe raid, noted "Long before our landing craft touched the beach, we were under fire." After landing, he and Private C. Norman, another armourer, cleared the damaged landing craft of wounded and began firing at a German sniper on top of the Casino. "Then," Crumb continued, "we got word to one of the tanks and it fired at a window in the Casino. No more sniping!" Norman and Crumb helped load wounded on the last landing craft to leave, then both were taken prisoner. Norman died while a prisoner of war and Crumb, after five attempts, escaped to Allied lines in early 1945.

On 19 August, 1992, on the 50th Anniversary of the raid on Dieppe, Staff Sergeant R. Crumb (Retd) became the first of Canada's Craftsman to participate in a Department of Veterans' Affairs Commemorative Tour to that battle site.

Soldat et Artisan

L'artisan canadien est entraîné pour être à la fois soldat et artisan. Il arrive qu'il doive faire appel à ses compétences de soldat.

Le sergent d'état-major R. Crumb, un des sept armuriers à participer au débarquement de Dieppe, a noté que, «bien avant que notre péniche de débarquement ne touche la plage, nous étions sous le feu de l'ennemi.» Après le débarquement, le soldat C. Norman, un autre armurier, et lui ont débarqué les blessés de la péniche endommagée et ont commencé à faire feu sur un tireur allemand, sur le toit du casino. «Ensuite», poursuit Crumb, «nous avons passé le mot à l'un de nos chars qui a tiré dans une fenêtre du Casino. Plus de tireur isolé!» Norman et Crumb ont aidé à embarquer les blessés sur la dernière péniche à quitter les lieux et ont tous deux été fait prisonniers. Normand est mort alors qu'il était prisonnier de guerre et Crumb, après cinq tentatives, s'est finalement évadé au début de 1945.

Le 19 août 1992, lors de la commémoration du 50e anniversaire du débarquement de Dieppe, le sergent d'état-major (à la retraite) R. Crumb, était le premier artisan canadien à faire partie d'une visite commémorative des lieux du débarquement. Cette visite était organisée par le Ministère des anciens combattants.

Historic 202 Workshop Depot

By Major J.J.G. Roberge

Approval was given on 26 November, 1941, for the establishment in Canada, of a technical materiel depot to serve the United Kingdom and Canada. Although the original intention was to use a location in the Anse-au-Faulon, this was cancelled, and the work transferred to Longue-Pointe in the city of Montreal.

The workshop itself dates from 1942, when a group of Royal Canadian Ordnance Corps technical personnel formed a section called the "Ordnance Mechanical Engineers" in Building 5. For several years it moved from building to building as facilities were expanded. In 1946, the workshop moved yet again, into Building 10 which had been modified for workshop operations. It was also in 1946 that it became 202 Base Workshop Depot RCEME. It was administered by 25 Central Ordnance Depot (25 COD) until 1 April 1948, after which time it became an independent unit. Its role was to make repairs to the equipment which had been returned to 25 COD. It carried out repairs on many different equipments, and fabricated many items. In 1949 the workshop employed 513 personnel, of whom 212 were military, and the rest were

Historique du 202e Dépôt d'ateliers

Par le major J.J.G. Roberge

La création d'un dépôt pour le matériel technique devant servir le Canada et le Royaume-Uni a été autorisée le 26 novembre 1941. L'intention, au départ, était d'établir le dépôt à l'Anse-au-Foulon. C'est toutefois à Longue-Pointe, dans la ville de Montréal, que le dépôt a été établi. L'atelier a vu le jour en 1942 quand un groupe de techniciens du Corps royal des magasins militaires a formé une section appelée à l'époque «Ordnance Mechanical Engineers», dans la bâtisse 5. La section s'est déplacée en de nombreuses occasions pour faire face au manque d'espace. En 1946, le dépôt s'installait à la bâtisse 10 qui avait été modifiée pour servir d'atelier. C'est aussi en 1946 que «l'atelier du GEMRC» est devenu le 202e Atelier du GEMRC de la base. Il a été administré par le 25e Magasin central des magasins militaires (25e MCME) jusqu'au 1er avril 1948, alors qu'il est devenu une unité indépendante.

Le rôle de l'unité était de réparer le matériel retourné au 25e MCME. L'unité a donc réparé toute sorte d'équipement et fabriqué de nombreux articles. En 1949, l'atelier employait 513 personnes dont 212 militaires.



Light vehicles section 202 Base Workshop in 1953. BY: DND.

Atelier des Vehicles légers au 202e atelier de base en 1953. PAR: MDN.

civilian. That year was also highlighted by sending personnel to fight the forest fires near Terrebonne.

The early 50's were marked by a great deal of work on equipment destined for NATO. A dynamometer room and a new battery shop were added.

The 1960's saw several major projects such as the development of the Bobcat Armoured Personnel Carrier (APC), the rebuild of the Centurion tank, repairs to the Sherman M4A2 tank, 105mm and 155mm guns, dummy ENTAC anti-tank guided missiles, and many others. 1969 was the year in which the International Brotherhood of Electrical Workers and Union of National Defence Employees unions were formed — a significant development in the work force of what had been renamed 202 Workshop Depot (202 WD).

In 1971, the Depot completed the rebuild of 2 and 1/2 ton and 3/4 ton trucks destined for Europe. In 1973, the M113 APC rebuild project was started, with 49 completed during the year, in addition to 23 Centurions tanks. The late 1970's saw the acquisition of various workshop equipments, but none was more important than the arrival, in 1977, of the first VMC-75 numerically controlled milling machine. A training section was formed in 1979, as more and more new and more complex equipment found its way into 202 WD.

During 1981, the Leopard Tank repair and overhaul group was formed, to plan the rebuilding of the Leopard. The project was approved in 1984, but became viable only

Cette même année, le personnel de l'atelier a lutté contre des feux de forêt dans la région de Terrebonne. Au début des années 50, l'atelier a beaucoup travaillé sur de l'équipement destiné à l'OTAN. Une salle dynamométrique et un atelier d'accumulateurs ont été ajoutés.

De nombreux projets ont été réalisés au cours des années 1960, comme le développement du transporteur de troupes blindé (TTB) Bobcat, la remise à neuf du char Centurion, les réparations apportées au char Sherman M4A2 et aux canons 105 mm et 155 mm, la fabrication de missiles antichar factices ENTAC et bien d'autres. En 1969, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité et l'Union des employés de la Défense nationale ont été formées, ce qui a contribué au changement en matière de gestion du personnel civil au nouvellement nommé le 202e dépôt d'ateliers (202e DA).

En 1971, le dépôt a complété la remise en état des camions de 3/4 et de 2 et 1/2 tonnes destinés à l'Europe. En 1973, le projet de remise en état des TTB M113 a été entrepris et 49 M113 ont été remis en état cette année-là, ainsi que 23 chars Centurion. De nombreux outils d'ateliers ont été acquis à la fin des années 70, dont le plus important a été la fraiseuse à commande numérique VMC-75. Une section de formation a été mise sur pied en 1979 suite à l'arrivée au 202e DA d'un nombre croissant de pièces d'équipement de plus en plus complexes.

En 1981, le groupe pour la réparation et la révision du char Léopard a été formé pour planifier la remise à neuf du



Right; *Reassembly of a Leopard tank engine by J. Therrien.* BY: DND.
Page 54
Top, left; *Repairing the hull of a Leopard Tank.* BY: DND.
Top, right; *R. Steingue repairs the circuit card of a PRC 515 Transceiver.* BY: DND.
Bottom, left; *J.S. Saba-el-Leil adjusts optical equipment with a laser.* BY: DND.
Bottom, right; *Vehicle components shop 202 Base Workshop in 1953.* BY: DND.

À droite; *Remontage d'un moteur du char d'assaut Leopard par J.Therrien.* PAR: MDN.
Page 54
En haut, à gauche; *Refection de la coque d'un char d'assaut Leopard.* PAR: MDN.
En haut, à droite; *R. Steingue fait la réparation de la carte à circuit de l'émetteur-récepteur PRC 515.* PAR: MDN.
En bas, à gauche; *J.S. Saba-el-Leil utilise le laser pour ajuster l'équipement optique.* PAR: MDN.
En bas, à droite; *Le magasin de pièce de véhicules au 202e Atelier de la base en 1953.* PAR: MDN.

when an agreement was made with the Federal Republic of Germany, to rebuild its training tanks in Canada, This assured a rebuild line producing 25 tanks each year. A project team was created to rebuild the M109 self-propelled howitzer in 1987, and several workshops were upgraded with new cranes, automatic washing machines, two hydraulic test consoles, and other workshop machinery.

By 1990, the reorganization of the unit, started in 1986, was completed. Tracking of major projects, such as the Leopard tank and M113 APC rebuild lines, was finally computerized, and the capture of baseline information, using bar codes, was automated. 202 WD had a strength of 343 civilians and 141 military in 1992. Major projects continued to be the Leopard Tank, M113 APC, and M109 howitzer rebuild programs and, for the Navy, the 40 mm Boffin gun.

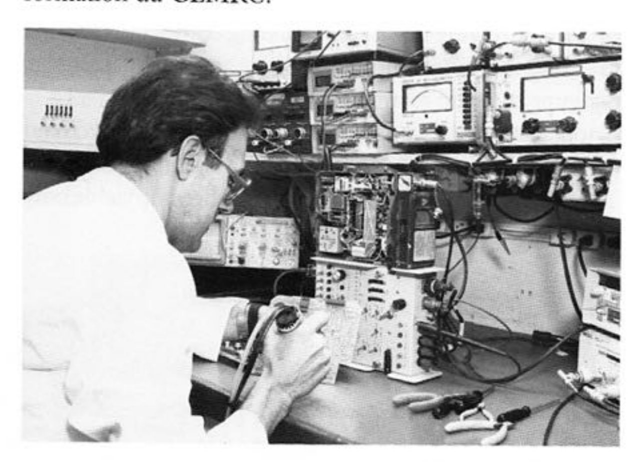
There is no doubt that 202 WD will continue to successfully meet the challenges of the coming years, as it has throughout the 50 years since the formation of RCEME.

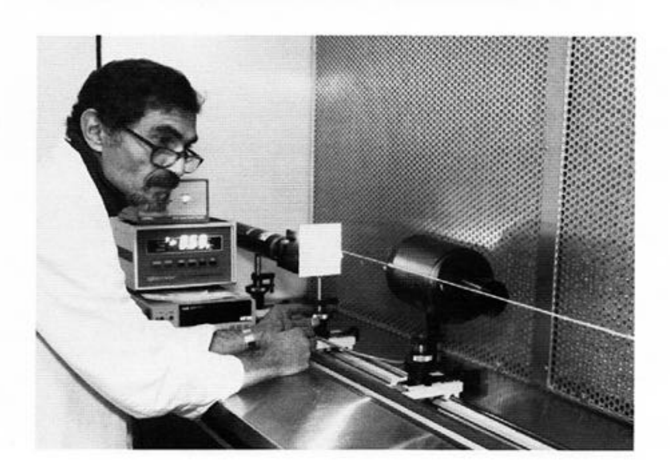
Léopard. Le projet a obtenu son aval en 1984, mais ne s'est réalisé qu'après la signature d'une entente avec l'Allemagne pour remettre leurs chars d'entraînement en sol canadien en état. Cela a permis d'avoir une chaîne de remise à neuf de 25 chars par année. Une équipe de projet a été mise sur pied en 1987 pour la révision de l'obusier automoteur M109 et plusieurs ateliers ont été améliorés : nouvelles grues, laveuses automatiques, consoles d'essai hydrauliques et autre outillage d'atelier.

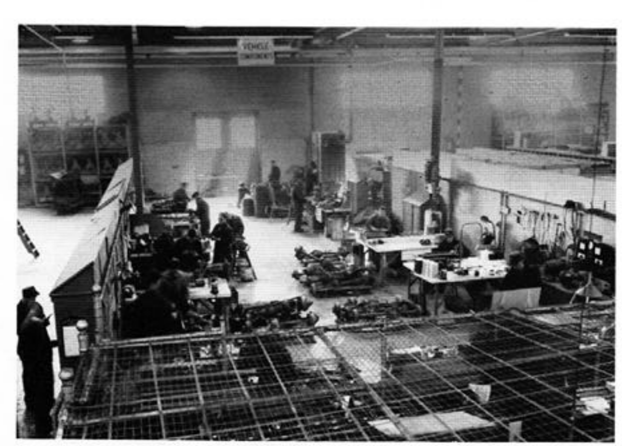
Entreprise en 1986, la réorganisation de l'unité a été complétée en 1990. Le cheminement de grands projets comme la remise en état des chars Léopard et des TTB M113 a été informatisée et le traitement de données de base a été automatisé.

Les effectifs du 202e DA en 1992 étaient de 343 employés civils et 141 militaires. Les grands projets étaient la remise en état des chars Léopard, des TTB M113 et de l'obusier M109 et du canon Boffin 40 mm.

Le 202e DA continuera de relever les défis avec succès au cours des prochaines années, dans le sillage de ce qu'il a accompli au cours des 50 dernières années, depuis la formation du GEMRC.











Above, left; *"B" Vehicles section 202 Base Workshop - 1947.* BY: DND.
Above, right; *Tank assembly at "The RCEME Workshop" during the Second World War.* BY: DND.

En haut, à gauche; *Atelier de véhicules «B» au 202e atelier de base en 1947.* PAR: MDN.
En haut, à droite; *Remontage d'un char d'assaut à l'Atelier GEMRC pendant la Deuxième Guerre mondiale.* PAR: MDN.

All in a Day's Work

In May 1992, Major-General L.W. Mackenzie was negotiating the opening of the Sarajevo airfield so that humanitarian supply flights could start. At the time, there was heavy fighting in and around the area where the negotiations were taking place. Corporal R.W. Herrington, a Vehicle Technician, was part of a small group that accompanied Mackenzie.

Herrington was assigned to guard the hotel where the delegates were staying — until the mortar bombing became too heavy and the guards were withdrawn. He was then tasked to deliver food to hospitals, driving a soft-skinned 5 ton truck. The route included "Snipers' Alley," an area where "You went around road blocks, and definitely did not stop!" Then the hotel became the centre of a mortar and artillery attack, and he spent several days in a bunker. All the group's jeeps were destroyed in the bombardment so the 5 tonners, some of which were also damaged, were needed for the return to Belgrade. While others cleared damaged and blocked roads, Herrington repaired broken brake lines and, as an expedient, was finally forced to use distilled water as brake fluid!

It was indeed "Arte et Marte."

as told by Master-Corporal R.W. Herrington

Une journée bien remplie

En mai 1992, le major-général L.W. Mackenzie négociait l'ouverture de l'aéroport de Sarajevo pour donner libre accès aux vols d'aide humanitaire. Les combats faisaient rage sur les lieux des négociations et dans les environs. Le caporal R.W. Herrington, un technicien de véhicules, faisait partie du petit groupe qui accompagnait le général Mackenzie.

Le caporal Herrington devait protéger l'hôtel où les délégués habitaient. Mais lorsque les bombardements sont devenus trop intenses, les gardiens ont du abandonner leur poste. On lui a alors assigné la tâche de livrer de la nourriture aux hôpitaux, à bord d'un camion de 5 tonnes non protégé. Dans son itinéraire, il devait emprunter des ruelles où des tireurs d'élite étaient embusqués, un endroit où «il n'est pas question d'arrêter aux barrages routiers!». Par la suite, l'hôtel s'est fait bombarder, et le caporal Herrington en a été quitte pour passer plusieurs jours dans un bunker. Toutes les jeeps ont été détruites lors du bombardement. Les camions de 5 tonnes, dont certains étaient aussi endommagés, ont donc servi à ramener le personnel à Belgrade. Pendant qu'on s'affairait à débarrasser les rues des débris, le caporal Herrington réparait des lignes de freins, étant même restreint à employer de l'eau distillée comme liquide pour freins!

C'était à la hauteur de notre devise «Arte et Marte».

par le caporal-chef R.W. Herrington

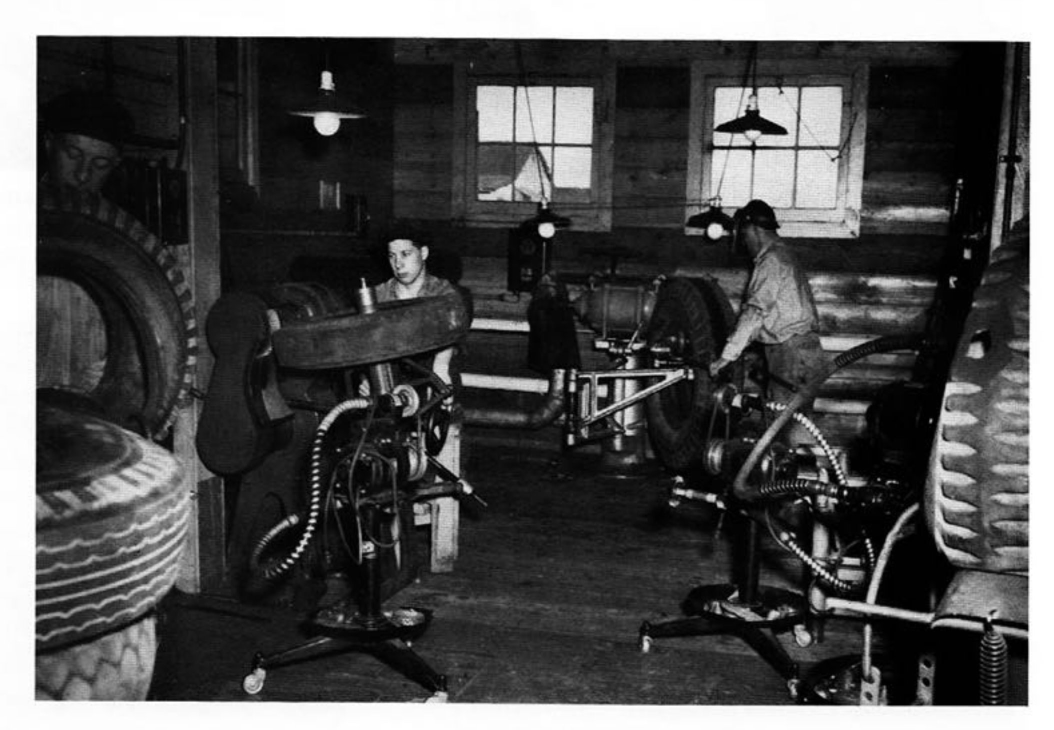


Do we repair tires? Why do you ask?

A photo collage of the RCEME Tire Repair Workshop, Sea Island, Vancouver, 1944-1945.

Réparons-nous les pneus? Pourquoi nous le demander?

Un photocollage de l'atelier de réparation des pneus du GEMRC, à Sea Island, à Vancouver, 1944-1945.



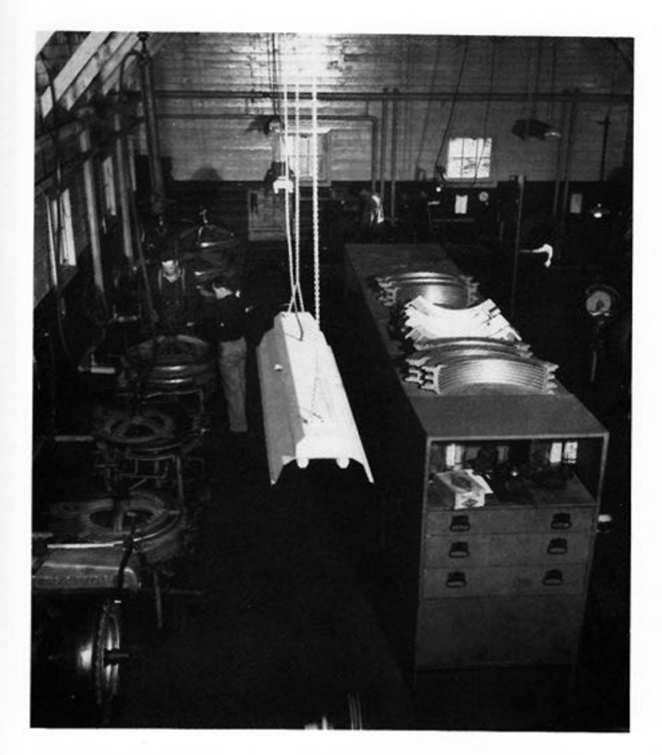
The tire repair line manned and in operation. BY: DND.

La ligne de réparation des pneus à l'oeuvre. PAR: MDN.



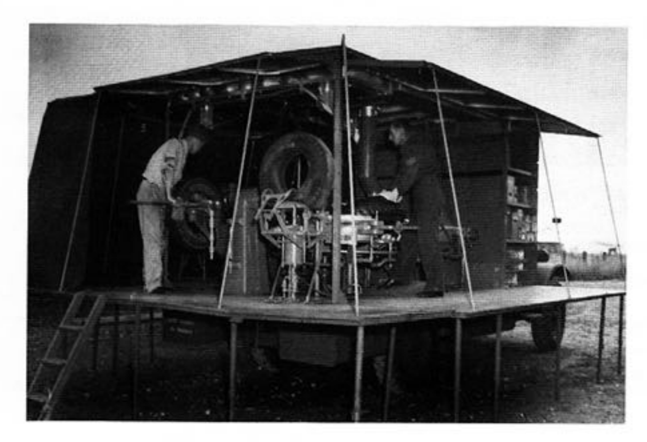
The mobile repair workshop ready to travel. BY: DND.

L'atelier mobile de réparation prète à partir. PAR: MDN.



Left; The recapping machinery in the workshop. BY: DND.
Below; The mobile workshop in action. BY: DND.
Bottom; The men's barracks for the workshop. Every picture tells a story! BY: DND.

À gauche; La machinerie de rechapage dans l'atelier. PAR: MDN.
À droite; L'atelier mobile à l'oeuvre. PAR: MDN.
En bas; Caserne des hommes pour l'atelier. Chaque image a une histoire à raconter. PAR: MDN.



OUR HERITAGE  NOTRE HÉRITAGE

The Colonels Commandant, Branch Advisors and Branch Chief Warrant Officers

By Colonel M.C. Johnston (Retd)

There are three official appointments of individuals who have, over the years, watched over the people within our Corps and Branch. These are the Colonel Commandant, (Col Comdt) the Branch Advisor, and the Branch Chief Warrant Officer (CWO). The Col Comdt carries out his responsibilities in conjunction with the other two appointments, but from a slightly different perspective. The incumbents of these three positions fulfil their functions best by visiting units and meeting and talking with members and former members of the Branch.

The position of Col Comdt has its origins in the regimental system of the British Army. A Colonel of the Regiment was a senior, highly respected former officer of the regiment. He was nominated by the regiment's officers to be the "embodiment of the spirit of the regiment". It was his duty to foster the heritage of the regiment and to carry on its traditions and customs. This was important because the army required cohesive teams to carry out it's dangerous work. The regimental system recognized this requirement, and the fact that the soldier was the most important resource of the army.

Today this idea has been extended to all branches of the Canadian Armed Forces. For a branch, however, the appointment is called Col Comdt and each branch has one. A Col Comdt is appointed without salary by the Minister of National Defence. This places the Col Comdt outside of the chain of command and allows direct contact with all ranks. The Col Comdt's responsibilities include: fostering esprit de Corps throughout his or her Branch, providing advice on matters of significance to the Branch, and liaison between affiliated formations, regiments and units.

The Branch Advisor is appointed by the Chief of the Defence Staff, acts as a focal point for branch identity and provides advice to the Personnel Group in National Defence Headquarters. For the Electrical and Mechanical Engineering Branch this appointment goes to the Director General Land Engineering and Maintenance.

The appointment of Branch CWO goes, as a secondary duty, to a serving Regular Force CWO, and is made by the Branch Advisor. The responsibilities include advising the Branch Advisor on personnel and on the training of the non-commissioned members of the Branch.

Le colonel commandant, le conseiller du Service, l'adjudant-chef du Service

Par le colonel (à la retraite) M.C. Johnston

Trois désignations officielles ont, au cours des ans, veillé sur le personnel du corps et du Service. Ce sont: le colonel commandant (col cmdt), le conseiller du Service et l'adjudant-chef du Service (Adjuc S). Le Colonel commandant remplit ses fonctions conjointement avec les autres personnes désignées, mais d'une perspective différente. Les personnes remplissant ces fonctions doivent visiter les unités, rencontrer et discuter avec les membres et anciens membres du Service.

Le poste de col cmdt nous vient du système régimentaire de l'armée britannique. Le Colonel du régiment était un officier supérieur à la retraite très respecté. Il était choisi par les officiers du régiment pour promouvoir l'esprit régimentaire et perpétuer les traditions et coutumes du régiment. Cela importait car l'armée avait besoin de cohésion dans l'accomplissement de ses périlleuses fonctions. Le système régimentaire reconnaissait ce besoin de cohésion et le fait que le soldat était la plus importante ressource de l'armée.

De nos jours, cette idée a été adoptée par tous les services des Forces canadiennes. Dans tous les services, ce poste est désigné Colonel commandant. Il est nommé par le ministre de la Défense nationale et ne reçoit pas de solde. Cette particularité le place hors de la chaîne de commandement et lui permet d'entrer en contact direct avec le personnel à tous les niveaux. Les responsabilités du col cmdt sont de renforcer l'esprit de corps au sein du Service, de conseiller sur les sujets importants se rapportant au service et de faire la liaison avec les formations, régiments et unités affiliés.

Le conseiller du Service est nommé par le chef d'État-major de la Défense. Il s'occupe de tout ce qui touche l'identité du Service et conseille le groupe du personnel au Quartier général de la Défense nationale. Pour le service du Génie électrique et mécanique (GEM), la fonction revient d'office au Directeur général - Génie terrestre et maintenance.

La fonction d'adjuc S est attribuée par le conseiller du Service à un adjudant-chef de la Force régulière comme tâche secondaire. L'adjuc S formule des recommandations au conseiller du Service en ce qui a trait au personnel et à l'entraînement des militaires du rang.

A listing of the names of those who have filled each of these three positions over the years, together with the year of their appointment is included in the following table. The list of Branch Advisors includes the predecessors of the EME Branch Advisor. It represents a succession of senior Royal Canadian Ordnance Corps (Engineering) (RCOC(E)), Royal Canadian Electrical and Mechanical Engineering (RCEME), Land Ordnance Engineering (LORE), Land Electrical and Mechanical Engineering (LEME) and EME Officers in Canada from 1936, when Lieutenant-Colonel N.C. Sherman became the Chief Ordnance Mechanical Engineer, to the present. On the formation of RCEME, in 1944, until 1973, the appointment was entitled Director Electrical and Mechanical Engineering (DEME). During the period 1964-1973, as a result of the integration of the Canadian Army, the Royal Canadian Navy and the Royal Canadian Air Force into the Canadian Forces, the responsibilities of DEME changed many times. At any one time, several officers had bits and pieces of the Branch Advisor responsibilities. The matter was not settled until the implementation of the official Branch Advisor system, in 1973.

Les personnes qui ont rempli ces trois postes sont listées à la fin de cet article. La liste des conseillers du Service comprend ceux des services antérieures au GEM. La liste comprend les officiers supérieurs du Corps royal canadien des magasins militaires (division du Génie), Génie électrique et mécanique royal canadien (GEMRC), Génie matériel Terrestre (G MAT), Génie électrique et mécanique - Terre (GEMT) et Génie électrique et mécanique (GEM) qui ont rempli la fonction de conseiller du Service depuis 1936 lorsque le lieutenant-colonel N.C. Sherman est devenu l'ingénieur mécanique en chef de l'Armée. Depuis la fondation du GEMRC en 1944 et jusqu'en 1973, le poste était désigné par : Directeur - Génie électrique et mécanique (DGEM). Au cours de la période 1964-73, à cause de l'unification de l'Armée, de la Marine et de l'Aviation pour former les Forces Canadiennes, les responsabilités du DGEM évoluaient rapidement. De nombreux officiers se partageaient donc les fonctions de conseiller du Service. Les choses se sont stabilisées avec l'établissement du système actuel de conseiller du Service en 1973.

Colonels Commandant / Les Colonels Commandants (note 1)

1946	General/Général A.G.L. McNaughton (Retd/retraité) (until/jusqu'á 1962)
1975	Col/Col A.L. MacLean (Retd/retraité)
1979	BGen/Bgén A. Mendelsohn (Retd/retraité)
1983	Col/Col G.W. Bruce (Retd/retraité)
1987	Col/Col W. Svab (Retd/retraité)
1991	Col/Col M.C. Johnston (Retd/retraité)

Branch Advisors/ les conseillers du Service: (note 1)

1936	LCol/Lcol N.C. Sherman
1941	Col/Col H.G. Thompson
1942	Col/Col G.M. Grant
1944	Col/Col R.L. Franklin
1944	Col/Col H.G. Thompson
1945	Col/Col J.W. Bishop
1948	Col/Col C.R. Boehm
1952	Col/Col J.R. Dunlop
1957	Col/Col R.A. Campbell
1962	Col/Col A. Mendelsohn
1964-73	none officially appointed/aucune
1973	BGen/Bgén A.M. Reid
1974	BGen/Bgén E.B. Creber
1979	BGen/Bgén R.B. Screaton
1982	BGen/Bgén J.G.R. Doucet
1986	BGen/Bgén J.I. Hanson
1990	BGen/Bgén R.N. Fischer
1993	BGen/Bgén V. Pergat

Branch Chief Warrant Officers/ les adjudants-chef du Service: (note 1)

1946	WO 1/S-o br 1 W.G. Collins
1956	WO 1/S-o br 1 R.S. Brennan
1966	WO 1/S-o br 1/CWO/adjuc D.N. Campbell
1976	CWO/Adjuc L.J. George
1978	CWO/Adjuc W.A. Best
1980	CWO/Adjuc A.G. Lowe
1982	CWO/Adjuc T.D. Jones
1985	CWO/Adjuc J.A.L. Levesque
1986	CWO/Adjuc J. Sloan
1988	CWO/Adjuc J.E.Y.R. Roy
1991	CWO/Adjuc A.E. Rest

Note 1: In the lists: BGen/ is Brigadier-General, Col is Colonel, LCol is Lieutenant-Colonel, WO 1 is Warrant Officer Class One, and CWO is Chief Warrant Officer.

Note 1: Dans les listes: Bgén est Brigadier-général, Col est Colonel, Lcol est Lieutenant-colonel, S-o br 1 est Sous-officier breveté de 1re classe, et Adjuc est Adjudant-chef.





A History Of The RCEME Badge

By Warrant Officer R.G. Trahan

The Corps of the Canadian Electrical and Mechanical Engineers came into being following authorization by the Governor General on 24 February 1944, with effect from 1 February 1944. King George VI gave Royal Approval on 2 April 1944, and the designation 'Royal' was granted 20 April 1944. The formal transfer of units from the Royal Canadian Ordnance Corps Engineering Branch (RCOC(E)) to RCEME took place on 15 May 1944.

The first RCEME badge was worn in March 1944 with the bulk of the RCOC(E) units being rebadged to RCEME in May 1944. Because 2 Canadian Armoured Division and 3 Canadian Infantry Division were preparing for the Normandy landings, the RCOC(E) personnel of these, and other invasion formations were rebadged to RCEME in late March and early April 1944.

In June 1949, a new badge for RCEME was struck, and RCEME units rebadged in February 1950. This badge, which was similar to the badge adopted by the British REME in 1947, replaced the original 1944 Canadian RCEME badge. It featured a horse forcené superimposed upon a lightning bolt, with a chain reflexed over its back and standing on a globe showing the Western Hemisphere. The horse and chain, symbolizing power under control, formed part of the logo of the Institute of Mechanical Engineers and, together with the lightning flash of electrical engineering, was intended to mark the close

L'historique de l'insigne GEMRC

Par l'adjudant R.G. Trahan

Le Corps du Génie électrique et mécanique du Canada a été institué le 1er février 1944 suite à l'autorisation du Gouverneur général dûment signée le 24 février 1944. Le roi George VI a donné l'approbation royale le 2 avril 1944 et la désignation «royale» a été autorisée le 20 avril 1944. Le transfert officiel de toutes les unités du Corps royal canadien des magasins militaires (division du Génie) (RCOC(E)) au GEMRC a eu lieu le 15 mai 1944.

Le premier insigne GEMRC a été porté en mars 1944, bien que la plupart des unités du RCOC(E) aient porté le nouvel insigne en mai 1944. Puisque la 2e Division blindée du Canada et la 3e Division d'infanterie du Canada se préparaient au débarquement en Normandie, le personnel du RCOC(E) de ces divisions ainsi que d'autres formations participant à l'invasion, ont reçu leur nouvel insigne à la fin mars et au début avril 1944.

En juin 1949 un nouvel insigne pour le GEMRC était frappé et adopté officiellement par ses unités, en février 1950. Cet insigne était semblable à celui, des REME britanniques adopté en 1947, remplaçant l'insigne original des GEMRC canadiens de 1944. Il est caractérisé par un cheval forcené qui superpose un éclair et d'une chaîne recourbée sur son dos debout sur une représentation du Nouveau Monde. Le cheval et la chaîne symbolisent le pouvoir sous contrôle et font partie du logo de l'Institut des ingénieurs mécaniques et avec l'éclair du génie électrique







Previous page; *ALL PHOTOS BY DND.*
Left; *The first RCEME Badge adopted in 1944.*
Right; *The RCEME Badge with the Tudor Crown adopted in 1950.*
Above, left to right;
The RCEME Badge with the St. Edward's Crown adopted in 1952 (after the coronation of Queen Elizabeth II).
The LORE Badge adopted in 1975 which became the LEME Badge in 1984.
The current EME Badge which was adopted in 1991.

Page précédente; *TOUS LES PHOTOS PAR MDN.*
À gauche; *Le premier insigne GEMRC adopté en 1944.*
À droite; *En 1950, l'insigne GEMRC s'orne de la couronne Tudor.*
En haut, de gauche à droite;
Suite au couronnement de la reine Elizabeth, l'insigne GEMRC se pare de la couronne de St. Edouard.
L'insigne G MAT approuvée en 1975, devenu l'insigne du GEMT en 1984.
L'insigne actuel du GEM adopté en 1991.

relationship between these branches of engineering. Upon the ascension of Queen Elizabeth II to the throne in 1952, the Tudor Crown was replaced by the St. Edward's Crown on all badges. This badge remained in use until, with much controversy, it was replaced by the Land Ordnance Engineering (LORE) badge in 1975.

The LORE badge was an azure oval on which were superimposed a triangular rotor, representing the vehicle trade, crossed cannon representing the weapons trade and a five segment lightning flash representing the electrical/electronics trades. The whole was surrounded by a wreath of 10 maple leaves representing the 10 provinces and surmounted by the St. Edward's Crown. The triangular rotor is also the symbol of the Society of Automotive Engineering.

On 15 May 1991, the LEME Branch (LORE had been renamed in 1984) officially rebadged once again, to a version of that RCEME badge worn by the Corps from 1949 to 1975. As on all the previous occasions, the rebadging was carried out with suitable ceremonies. The first of the latest (we dare not say the last -ed.) official LEME Branch Rebadging Parade and Ceremony was held at the Land Engineering Test Establishment on 9 May 1991.

représentent les liens étroits qui unissent les services d'ingénierie. Suite à l'accession de la reine Elizabeth II au trône en 1952, la couronne Tudor a été remplacée sur tous les insignes par la couronne de St-Édouard. Cet insigne est resté en usage, jusqu'à ce que, non sans controverse, il ait été remplacé par l'insigne du Génie du matériel terrestre (G MAT) en 1975.

L'insigne G MAT de forme ovale et de fond azuré sur lequel était appliqué un rotor de forme triangulaire symbolisant le métier de mécanicien, deux canons croisés pour représenter les armuriers et un éclair à cinq pointes pour les techniciens en électromécaniques. Le tout entouré d'une couronne de dix feuilles d'érables représentant les dix provinces et surmonté de la couronne de St-Édouard. Le rotor triangulaire est aussi le symbole de la Society of Automotive Engineering.

Le 15 mai 1991, le service GEMT (G MAT a été renommé en 1984) est retourné à la version originale de l'insigne GEMRC porté par le Corps de 1949 à 1975. Et comme par le passé, la présentation du nouvel insigne s'est faite lors de cérémonies appropriées. La première parade et cérémonie de présentation d'insigne du service GEMRC a eu lieu le 9 mai 1991 au Centre d'essais techniques (Terre).

A Rose By Any Other Name....

By Colonel M.C. Johnston (Retd)

Ask any serving Craftsman, or former Craftsman, what he or she thinks is the highlight of the past 50 years. Many will reply, "getting the horse back on our badge!" When you think of the turbulence in the Canadian Forces in the past years this is an achievement of which we can all be exceptionally proud.

As authorized in General Order 127/1944, members of the Engineering Branch of the Royal Canadian Ordnance Corps were rebadged and formed into a new corps, RCEME. This gave Canada's Craftsmen a separate identity in the Canadian Army. This uniqueness continues to this day and, over the years, has given us great pride. We have managed to maintain a semblance of the RCEME mystique, in spite of having been forced to change our name and badge several times in the period since 15 May 1944.

In 1968, as part of the unification of the Armed Forces, RCEME was disbanded, and some of its trades, including the clerks, the radio, radar and aviation technicians, welders and body repairmen transferred to different branches. Those which remained were combined with the former RCAF Mobile Support Equipment (MSE) mechanics to form a new branch. Neither the RCEME nor the RCAF name or badge were wholly representative, and therefore, a new name and badge had to be chosen. There were options, but all were unpopular. We chose to make the best of it, with a "least worst choice", and selected a name which would best reflect our function. Hence we became the Land Ordnance Engineering (LORE) Branch.

Nevertheless, there was a strong feeling of loss. This was especially keen at the elimination of the title "Craftsman", as the designator for the rank of Private. However, the Branch was able to put off adopting a new badge until 1974. Again there were options, and for similar reasons, the "Wankel" badge was adopted. The LORE name and badge were not popular. In spite of this, we managed to keep some identity and maintain a strong branch spirit.

In 1983, the Chief of the Defence Staff was asked if he had any objection to using the words "Electrical and Mechanical Engineering" in our Branch name. The answer was no. With that approbation the name change, from LORE to Land Electrical and Mechanical Engineering

Une rose aux différents noms...

Par le colonel (à la retraite) M.C. Johnston

Vous pouvez demander à n'importe lequel Artisan en service ou à la retraite quel a été le plus grand moment des 50 dernières années et plusieurs répondront: «voir réapparaître le cheval sur notre insigne!» C'est une réalisation dont nous pouvons être très fiers, lorsqu'on jette un coup d'oeil sur tous les changements au sein des Forces canadiennes au cours des dernières années.

Tel qu'autorisé dans l'Ordre général 127/1944, les membres de la Division du Génie du Corps royal canadien des magasins militaires ont reçu un nouvel insigne et se sont formés en un nouveau Corps, le GEMRC. Ceci a donné aux artisans du Canada leur propre identité dans l'Armée canadienne. Cette unicité est toujours là et nous remplit de fierté. Nous avons réussi à conserver un semblant de mystique GEMRC, même si on a été forcé de changer notre nom et notre insigne à maintes reprises, depuis le 15 mai 1944.

En 1968, dans le cadre de l'unification des Forces armées, le GEMRC s'est disséminé, et certains métiers tel les commis, les techniciens de radio, de radar et d'aviation, les soudeurs et les réparateurs de carrosserie ont été transférés dans différents services. Ceux qui sont restés ont été regroupés avec les mécaniciens du matériel mobile de soutien de l'ARC pour former une nouvelle division. Ni le nom ou l'insigne du GEMRC ou de l'ARC étaient totalement représentatifs, et par conséquent, un nouveau nom et un nouvel insigne ont été choisis. Il y avait différentes options toutes aussi impopulaires les unes que les autres. Nous avons décidé de tirer le meilleur parti possible de la situation, et de choisir un nom qui refléterait le mieux notre fonction. C'était «l'option la moins mauvaise». Nous étions désormais, le service du Génie du matériel terrestre (G MAT).

Néanmoins, il existait un fort niveau de ressentiment engendré par l'élimination du titre d'Artisan pour désigner le soldat. Cependant le Service a réussi à retarder l'adoption d'un nouvel insigne jusqu'en 1974. Encore une fois il y avait plusieurs options, et toujours pour les mêmes raisons, l'insigne «Wankel» a été choisi. L'appellation G MAT et son insigne n'étaient pas populaire. Malgré tout, nous avons réussi à garder quelque identité et conserver un bon esprit au sein du Service. En 1983, le chef de la Défense



(LEME), was quickly approved. The official name change was celebrated in a ceremony at the School on 15 May, 1984. Officers could once again be known as EMEs, and privates as Craftsmen.

By 1990 there was intense pressure, coming from the junior members of the Branch, to "get the horse back" on the badge, despite the fact that many of them had never worn a "horse" badge or served in RCEME! The combat arms still referred to us as "the RCEMEs!" Obviously, the mystique that had been RCEME had not been erased by integration. Approval for an EME "horse" badge, the current badge, was given in the summer of 1990.

Now another choice had to be made. One was to wait for the badge to be issued, which would have meant a delay of four years. The other choice was for each person to buy a badge. The Branch Chief Warrant Officer, J.E.Y.R. Roy, solved this dilemma. He simply said, "the troops will buy it." A contract was let, and the first badges were available in a few months. All Branch members were rebadged by 3 June 1991. Once again, the EME Branch is easily identifiable. It seems that we still have the mystique that RCEME won in the crucible of war.

nationale a autorisé l'utilisation de l'appellation «Génie électrique et mécanique» pour désigner notre Service. Le nom du Service est donc devenu Génie électrique et mécanique terrestre (GEMT) et a été approuvé rapidement. L'inauguration du nouveau nom s'est faite le 15 mai 1984 à l'École. Les officiers pouvaient de nouveau se faire reconnaître comme GEM, et les soldats comme artisan.

Dès 1990, les jeunes membres du service exerçaient une forte pression pour retrouver le cheval sur leur insigne, même si la plupart n'avaient jamais porté le «cheval» sur leur insigne ou servi avec les GEMRC! Les membres des armes de combat nous appellent encore les GEMRC. Manifestement la mystique du GEMRC ne s'est pas effacée avec l'unification des FC. L'approbation d'un nouvel insigne portant le cheval a été donnée à l'été 1990.

Deux choix s'offraient à nous. Attendre la distribution officielle du nouvel insigne, ce qui pouvait prendre quatre ans, ou que chacun achète son insigne. L'adjudant-chef du Service J.E.Y.R. Roy a tranché la question en affirmant simplement: «Les troupes vont l'acheter!» Un contrat a été donné et en quelques mois les premiers insignes ont étaient prêts. Le 3 juin 1991, tous les membres du Service avaient reçu leur nouvel insigne. Le service GEM est de nouveau identifiable. Cette mystique que le GEMRC a gagné pendant la guerre est toujours là.

Everywhere

Corporal B.D. Demary commented on returning home from the Gulf War in 1991, "EME was everywhere the action was."

How true! However we should probably retain "Arte et Marte," rather than switch to "Ubique."

As Canadians prepared to go to the Gulf, our workshops across the country and in Germany were refurbishing all kinds of equipment. During the war LEME Craftsmen served on airfields, on board ships, with the 1 Canadian Field Hospital, and with the British Division. When the Hospital moved North, the Hospital's Craftsmen set up their Fritsche workshop shelter, complete with EME flag, almost on the Iraq–Saudi Arabia border!

Partout

À son retour de la guerre du Golfe, le caporal B.D. Demary a déclaré que le GEM était partout où il y avait de l'action.

Toutefois, nous devrions tout de même conserver notre devise Arte et Marte plutôt que de lui préférer Ubique.

Pendant que les soldats canadiens se préparaient pour la guerre du Golfe, les ateliers de réparation à travers le pays ainsi qu'en Allemagne s'activaient à remettre à état toutes sortes d'équipement. Durant la guerre, les artisans ont servi dans les aéroports, à bord des navires, avec le 1[er] Hôpital de campagne du Canada et avec la division britannique. Lorsqu'il s'est déplacé vers le nord, les artisans détachés auprès de l'hôpital de campagne ont installé leurs ateliers de réparation Fritsche au complet, avec le drapeau du GEM, presque sur la frontière entre l'Irak et l'Arabie Saoudite.



A Light Blue Band

By the EME Staff, Headquarters, Air Command

The 1964/68 period of integration and unification was a tumultuous time in the Canadian Forces. From the viewpoint of the newly renamed LORE branch, one of the more significant changes was the formation of Base Maintenance (Land) Sections, involving the merger of the maintenance activities from the RCAF Mobile Support Equipment (MSE) Sections with the RCEME static Workshops.

This change brought a large number of MSE officers and technicians to LORE. The tradesmen were highly skilled, and looked after an extremely diverse fleet of equipment ranging from light standard commercial vehicles to the special purpose sweepers, blowers, refuellers and crash rescue equipment which are so vital to air operations. Whereas their Army counterparts had a number of trades to handle the requirements of their larger fleets of vehicles, the MSE Technician was often the only mechanic available at isolated RCAF stations and outposts. Therefore, in addition to the normal function of auto mechanics, MSE technicians acted as machinists when they manufactured replacement parts on a lathe; they were hydraulic system technicians when they renovated and repaired bulldozers and snowblowers; and they displayed their skills as acetylene and electric welders when the occasion arose. In short, the MSE Technician had to be a jack-of-all-trades.

Needless to say, there were problems as the system struggled to integrate different workshop management

Une bande azurée

Préparé par le personnel du Génie électrique et mécanique du Quartier général du Commandement aérien

La phase d'intégration et d'unification des Forces Canadiennes qui se poursuivit de 1964 à 1968 fut parfois tumultueuse. Un des changements les plus importants au sein du service du Génie du Matériel Terrestre (G MAT) fut l'émergence des sections de maintenance (Terre) des bases qui regroupaient les sections du matériel mobile de soutien (MMS) de l'Aviation royale canadienne (ARC) et celles des ateliers statiques du Corps du Génie électrique et mécanique royal du Canada (GEMRC). Un grand nombre d'officiers et d'hommes de troupe des sections MMS sont venus se joindre aux effectifs du G MAT. Les artisans de l'ARC avaient la responsabilité de parcs de matériels allant des véhicules commerciaux jusqu'aux véhicules hautement spécialisés tels les balayeurs de piste d'atterrissage, les chasse-neige, les camions-citernes et autres équipements d'urgence servant au soutien des opérations aériennes. Pendant que leurs confrères, les techniciens de véhicules de l'Armée, étaient regroupés sous plusieurs spécialisations, ceux du MMS de l'ARC se retrouvaient souvent comme seuls mécaniciens disponibles dans les stations de radar ou dans des locations isolées. Donc, en plus de ses responsabilités de technicien-véhicule, le technicien MMS devait aussi s'improviser machiniste et fabriquer les pièces nécessaires aux réparations; on faisait aussi appel à ses services comme techniciens des systèmes hydrauliques pour la réfection et la réparation de béliers mécaniques et de chasse-neige. Ils se débrouillaient aussi



Snow removal equipment in operation on the flight line, at CFB Chatham, 1972. BY: DND.

Équipement de déneigement à l'oeuvre sur la ligne d'avions prêts au vol, à la BFC de Chatam en 1972. PAR: MDN.

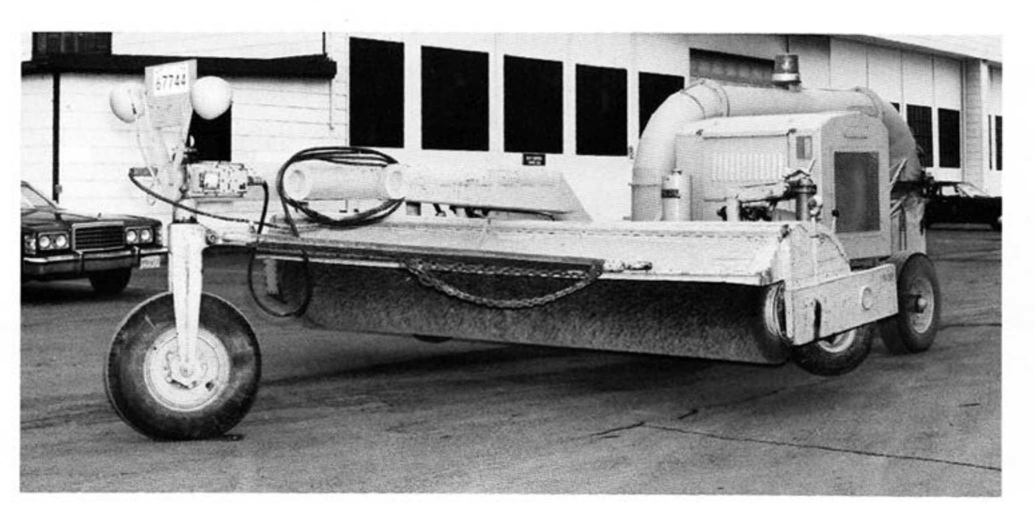
procedures, training standards and methodologies, supply systems and technical reporting and control processes. But, before long, MSE Technicians were learning the difficulties involved in repairing Standard Military Pattern equipment under field conditions, and RCEME Craftsmen were learning the intricacies of Snow and Ice Control (SNIC) equipment. It was soon apparent that a Wing Commander with a runway closed due to unserviceable SNIC equipment could be just as irate and ugly as a Brigade Commander with bridging equipment down when preparing for an assault river crossing!

In the spirit of unification and to welcome the large number of Air Force members in the new structure, a light blue band was added to the RCEME flag. This new flag, quadrisected horizontally in sections of dark blue, yellow, red and light blue, became and remains the most visible sign of the Air Force heritage in our Branch, a heritage that espoused technical expertise and improvisation. These are attributes that contributed significantly to the EME Branch and a legacy of which we can all be proud.

très bien en tant que soudeurs à l'électricité et à l'acétylène. Bref, le technicien MMS était un homme à tout faire.

Inutile de souligner qu'il fallut résoudre de nombreux problèmes pour réussir à intégrer les différents systèmes de gestion d'ateliers, les méthodes et normes d'instruction, le système d'approvisionnement, les rapports techniques et les moyens de contrôle technique. Mais, en peu de temps, les techniciens du MMS s'initièrent à la réparation des véhicules militaires de campagne tandis que les techniciens du GEMRC, de leur côté, appliquaient leurs nouvelles connaissances et réparaient l'équipement de déneigement de l'ARC. On devait vite se rendre compte qu'un commandant d'escadre aérienne devenait tout aussi mécontent lorsque les pistes d'atterrissage étaient enneigées dû au bris de l'équipement de déneigement que lorsqu'un commandant de brigade, au cours d'une opération, ne disposait pas du matériel de pontage suffisant pour franchir un cours d'eau. Afin de se garder dans l'esprit de l'unification et de faire en sorte que les membres de l'ARC se sentent les bienvenus dans la nouvelle organisation, une bande étroite bleue azur fut ajoutée au drapeau du GEMRC. Le nouveau drapeau était divisé horizontalement en quatre sections de couleurs différentes soit: bleu foncé, or, rouge et azuré. Cet ajout demeure encore aujourd'hui une preuve tangible de la contribution de l'Aviation à notre classification; un héritage qui mariait bien l'expertise technique et l'esprit d'improvisation. Ce sont là des symboles qui contribuèrent grandement au succès de la classification du GEM et un héritage dont nous sommes tous fiers.





Top; *MSE Techs of 406 (Lynx) Sqn of Saskatoon work on an RAF truck in England during WWII. They are L-R LAC Rod White, FS Jack Sidenberg, LAC Earl Johnstone and LAC Laurie Edwin.* BY: DND.
Left; *Runway Sweeper.* BY: DND.

En haut; *Des techniciens MR de l'escadron 406 (Lynx) de Saskatoon travaillent sur un camion du RAF durant la deuxième guerre. Ils sont de g.a.d. LAC Rod White, FS Jack Sidenberg, LAC Earl Johnstone et LAC Laurie Edwin.* PAR: MDN.
À gauche; *Balayeuse de piste.* PAR: MDN.

The Machine Lorry

By Second Lieutenants E. Newman and T.R.K. Kraus

The introduction of the Machine Lorry, at the beginning of World War II, was one of the most significant events in the development of current maintenance support practices.

The start of World War II ended the use of horse mounted cavalry, and with the German Blitzkrieg (literally "lightning war"), the world saw machines introduced to the battlefield in large numbers. As armies became more mechanized, it became apparent that maintenance and repair facilities had to be mobile in order to "keep the Army rolling". This presented the problem of moving machine shop and electrical repair equipment so as to repair vehicle and equipment casualties either where they occurred, or at a field repair facility located close behind the fighting echelons. The solution to these problems was the self-sufficient mobile workshop, called the "Machine Lorry".

Initial production of Machine Lorries took place at the Royal Canadian Ordnance Corps Workshops in Kingston, Ontario. However, the requirements far exceeded the original estimates, and a production contract was negotiated with Chrysler of Canada. Chrysler — then one of the largest vehicle manufacturers in Canada — was able to provide the engineering plant, planning, purchasing and management necessary to handle large scale vehicle production.

Many different versions of the Machine Lorry were developed and produced, although wartime supply delays

Le camion-atelier

Bar les sous-lieutenants E. Newman et T.R.K. Kraus

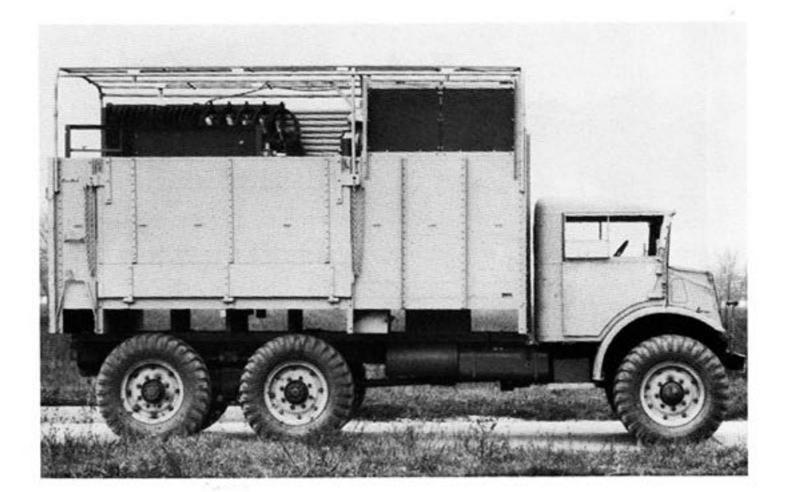
L'introduction du «Machine Lorry» (camion-atelier), au début de la Deuxième Guerre mondiale, a été l'un des événements les plus significatif dans le développement des pratiques de maintenance actuelles.

Le début de la deuxième guerre mondiale a mis fin à l'utilisation de chevaux dans la cavalerie et, avec le «blitz-krieg» Allemand, le monde a vu une multitude de (camions-ateliers) apparaître sur le champ de bataille. Comme les armées devenaient de plus en plus mécanisées, il était évident que les services de maintenance et de réparation devaient aussi être mobiles pour être aptes à suivre et garder l'armée en mouvement. Cela engendra le besoin de déplacer les ateliers de réparation et l'équipement électriques sur les lieux de la panne ou dans un atelier situé à l'arrière des échelons de combat. La solution à ce problème fut le camion-atelier.

La production initiale de camions-ateliers se fit au Corps royal canadien des magasins militaires à Kingston, Ontario. Cependant, les besoins excédant de beaucoup les quantités prévues, un contrat de production fut négocié avec la firme Chrysler du Canada. Cette firme était alors l'un des plus grands manufacturiers de véhicules au Canada. Elle put donc rapidement mettre en place les ressources, en personnel et en machinerie, nécessaires au montage de véhicules sur une grande échelle.

Beaucoup de versions différentes de camions-ateliers furent conçues et produites et ce, bien que les délais





were commonplace, and these seriously affected the vehicle deliveries. An associated problem was that the Government specifications did not permit the contractor to substitute equipment which might be more readily obtainable. However, the most prominent reason for delay was the desire of all concerned to create a near-perfect vehicle. After the fact it became clear that this desire probably created the most delay. One should have produced a good vehicle first, and perfected it later.

The production of the Machine Lorry lasted from 1944 until the early 1960's, with 29 versions being developed and manufactured including: Type A (general turning, drilling, grinding and battery charging); Type CZ (testing, maintaining and repairing radio equipment); Type F (general repair of automotive electrical equipment and Machine Lorry electrical equipment); and Type L (general woodworking). Other types were essentially variations of these. All-wheel-drive standard military chassis were chosen, with the van bodies providing blackout equipment and facilities for mounting equipment on walls and ceilings.

Production of Machine Lorries stopped in the 1960's, but the concept has continued in subsequent generations of vehicles, with the addition of special features, such as cranes, to further enhance their versatility. Although the original Machine Lorry has long since disappeared, it provided the answer to mobilizing workshops and repairing equipment as close to the battlefield as possible.

The Machine Lorry laid the foundation for today's forward repair philosophy.



d'approvisionnement causés par la guerre retardaient sérieusement la livraison. Un des problèmes qui se posait, entre autres, était la rigueur des spécifications canadiennes qui ne permettait pas au fournisseur de substituer certaines composantes par d'autres plus faciles à obtenir. La cause première des délais de livraison demeurait le désir que tous avait de construire «Le Véhicule parfait.» Subséquemment, il devint apparent qu'il aurait mieux valu produire un véhicule qui répondait aux normes minimales, quitte à devoir le perfectionner plus tard.

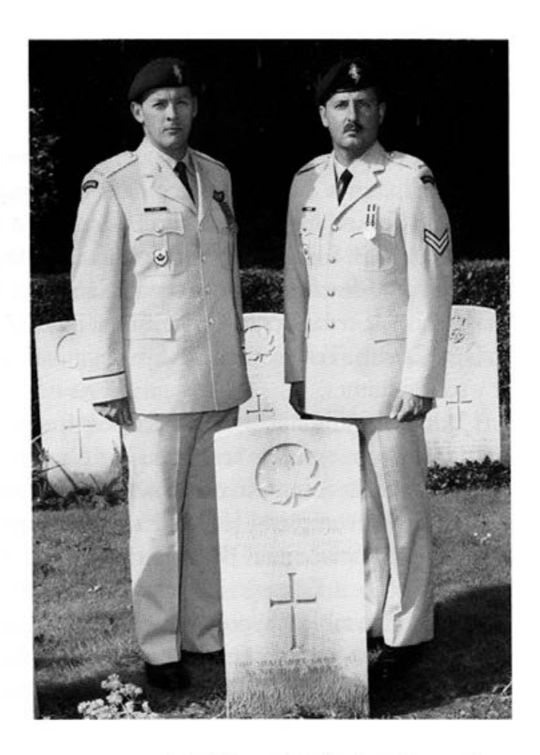
La production de camions-ateliers dura de 1944 jusqu'au début de 1960. On les a fabriqués en 29 versions incluant: type A (tournage général, perçage, meulage et rechargement des batteries), type CZ (vérification, maintenance et réparation de radios, type F (réparation générale d'équipement électrique automobile et équipement électrique de camions atelier; et type L (menuiserie générale). Les autres modèles étaient essentiellement des variations de ces types de véhicules. Le camion de base en était un de type militaire avec toutes roues motrices, une boîte arrière munie d'un éclairage «black-out» et des parois murales sur lesquelles on pouvait y suspendre équipement et outils.

La production de camions-ateliers prit fin dans les années 1960, mais le concept est demeuré. Les générations subséquentes ont vu des options nouvelles telles que des leviers mécaniques pour les rendre plus versatiles. Même si les camions-ateliers originaux ont disparu, il n'en demeure pas moins qu'ils furent à l'origine des ateliers mobiles qu'on connaît aujourd'hui et qu'ils répondaient très bien au besoin d'effectuer la réparation de l'équipement des unités combattantes le plus à l'avant possible.

Le concept d'emploi des camions-ateliers est à la base de la philosophie actuelle de maintenance.

Left; Machine lorry - type C. BY: CANADIAN WAR MUSEUM.
Page 67
Right; Machine lorry - truck, instrument repair, 3 ton 4 x 4 Canadian Military Pattern. BY: CANADIAN WAR MUSEUM.
Left; 3 ton machine lorry of unknown specialty - readers are invited to reply to the editors. BY: CANADIAN WAR MUSEUM.

À gauche; Camion-atelier - catégorie C.
PAR: LE MUSÉE CANADIEN DU GUERRE.
Page 67
À droite; Camion atelier, instruments de réparation, 3 tonnes 4 X 4 Configuration militaire canadienne. PAR: LE MUSÉE CANADIEN DU GUERRE.
À gauche; Un camion-atelier de 3 tonnes, d'une spécialité inconnue. - nous invitons les lecteurs à répondre aux éditeurs.
PAR: LE MUSÉE CANADIEN DU GUERRE.



The grave of Craftsman D.A.D. McGregor is in the Canadian Military Cemetery, Adagem, Belgium. The site was visited on 11 November, 1992, by Corporal R.C. Johnson and Captain I.N. Glenn. BY: DND.

L'artisan D.A.D. McGregor est inhumé dans le cimetière canadien à Adagem en Belgique. Le caporal R.C. Johnson et le capitaine I.N. Glenn ont visité le site, le 11 novembre 1992. PAR: MDN.



The grave of Craftsman W.I. Musselman is in the Commonwealth War Graves Cemetery, Ancona, Italy. The site was visited on 24 September, 1991, by MCpl V. Cavanaugh (Retd). BY: MCPL ROBERT DESROSIERS.

L'artisan W.I. Musselman est inhumé dans le cimetière du Commonwealth War Graves, à Ancona en Italie. Cplc (à la retraite) V. Cavanaugh a visité le site en 1991. PAR: CPLC ROBERT DESROSIERS.

The EME Role of Honour

By Colonel M.C. Johnston (Retd)

In July 1940, German aircraft bombed 2 Army Field Workshop RCOC, located near Aldershot, England, killing three members of the workshop: Warrant Officer (Class 2) R.T. Knox, Staff Sergeant J.F. Bailey and Private I.F. Sword. They were the first Canadian Army fatal casualties caused by enemy action in the United Kingdom in World War Two. On 9 August 1942, Lance-Corporal G.W. Grear was killed at Dieppe. He was the first of Canada's Craftsmen to be killed by enemy action on enemy soil. On 8 May 1993, Master Corporal G.L. Larose died while serving with the United Nations in the Golan Heights. He is the most recent of Canada's Craftsmen to have died while serving abroad in peacekeeping missions.

In all, 353 of Canada's Craftsmen have given their lives in the service of their country. They lie buried in the four

Le tableau d'honneur du GEM

Par le colonel (à la retraite) M.C. Johnston

En juillet 1940, un avion allemand a bombardé le 2 Army Field Workshop RCOC, situé près de Aldershot en Angleterre tuant trois membres de l'Atelier: l'adjudant (Classe 2) R.T. Knox, le sergent d'état-major J.F. Bailey et le soldat I.F. Sword. Au Royaume-Uni, pendant la deuxième guerre mondiale ils ont été les premiers soldats de l'Armée canadienne, à mourir aux mains de l'ennemi. Le 9 août 1942, le caporal suppléant G.W. Grear a été tué à Dieppe. Il a été le premier Artisan du Canada a être tué par l'ennemi en terre ennemie. Le 8 mai 1993, le caporal-chef G.L. Larose est mort alors qu'il servait dans une mission de paix de l'Organisation des Nations-Unies sur le Plateau du Golan. C'est le plus récent décès d'un Artisan du Canada lors d'une mission de paix à l'étranger.

En tout 353 Artisans du Canada ont donné leur vie au

corners of the world. In Europe, 170 rest in Commonwealth War Graves cemeteries in Italy, France, Belgium and the Netherlands. Another seventy are buried in England. In North America, 92 are buried in Canada, and three in the United States. Of those killed in Korea, one is buried there, and the other three are buried in Canada. Three died while serving on UN missions in the Sinai and are buried there.

Those who have died while on active service during wartime or while participating in peacekeeping operations are commemorated on the Branch's Honour Roll. It has two parts. The first part is located at Canadian Forces Base Borden in the Canadian Forces School of Electrical and Mechanical Engineering, and comprises a list of their names, and an album of pictures of their grave sites. The second is located in Kingston, and is a collection of pictures mounted on wall displays and arranged by cemetery. This display is in the care of the RCEME Association. (It is planned to have it located in a proposed RCEME section in the Communications and Electronics Museum, at Canadian Forces Base Kingston.)

Each picture in the Honour Roll shows the grave site being visited by a regular, reserve, or retired Craftsman.

We have not forgotten.

service de leur pays. Ils sont inhumés aux quatre coins du monde. Il y en a 170 en Europe dans les cimetières de guerre du Commonwealth en Italie, en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Soixante-dix sont inhumés en Angleterre. Quatre-vingt-douze sont inhumés au Canada et trois aux États-unis. De ceux tués en Corée, un est inhumé là-bas et trois au Canada. Trois sont morts lors des missions au Sinaï et y sont inhumés.

Le tableau d'honneur du Service perpétue le souvenir de ceux qui sont morts en service ou lors d'une mission de paix. Ce tableau comporte deux parties, la première est à l'EGEMFC et comprend la liste des noms et un album à photos de l'emplacement de leurs tombes. La deuxième partie est située à Kingston et est une collection d'images montées sur un tableau synoptique et elles sont classées par cimetières. Ce tableau est entre les mains de l'association GEMRC (Il est prévu qu'il ira dans une future section dédiée au GEMRC dans le musée des Communications et électroniques à la base des Forces canadiennes Kingston). Chaque photo du tableau d'honneur montre un Artisan de la force régulière, de la réserve ou retiré qui rend visite à la sépulture.

Nous n'avons pas oublié.

Getting the Horse Back

By Colonel M.C. Johnston (Retd)

On 9 May 1991, the first of the rebadging ceremonies, from the "Wankel rotor" badge (adopted by the LORE Branch in 1975) to the new LEME horse, was held at the Land Engineering Test Establishment near Ottawa. The parade included serving LEME members from all units in the area, along with the Senior Maintenance Staff Officers from the commands and their Chief Warrant Officers. This parade served as a symbolic rebadging of the Branch.

The new badges were blessed by Deacon W.G. Svab (Colonel (Retd) and Colonel Commandant at that time), acting as the Roman Catholic Padre, and by the Reverend (and former Craftsman) D. Chisholm, the Padre for the RCEME Association. The first and second persons rebadged were Craftsman D.M.W. Twigg, as the junior craftsman on parade, and Colonel A.L. MacEachern, as the longest serving LEME officer on parade.

Over the next four weeks, there was a series of rebadging ceremonies across the country, as the Senior Maintenance

Le cheval est de retour

Par le colonel (à la retraite) M.C. Johnston

Le 9 mai 1991, la première cérémonie de changement d'insigne, du rotor «Wankel» (adopté par le Service du G MAT en 1975) au nouveau cheval du GEMT, a eu lieu au Centre d'essai technique (terre), près d'Ottawa. Sur la parade était présent des officiers du GEMT en provenance de toutes les unités environnantes et des officiers d'état-major supérieurs de la maintenance des commandements, accompagnés de leurs adjudants-chefs. Cette parade se voulait une cérémonie symbolique du changement d'insigne.

Les nouveaux insignes ont été bénis par l'aumônier catholique, le diacre W.G. Svab (colonel à la retraite et colonel commandant à l'époque), et par l'aumônier D. Chisholm (ancien artisan), aumônier de l'association du GEMRC. Les deux premiers insignes ont été présentés à l'artisan D.M.W. Twigg, le cadet de la parade et au colonel A.L. MacEachern, le doyen des officiers du GEMT présents sur la parade.

Au cours des quatre semaines qui suivirent, de

Staff Officers from the Commands 'fanned out' with the new badge. Many of the ceremonies were presided over by a LEME Colonel or Brigadier General or by the Branch Colonel Commandant. However senior LEME officers were not the only officers who were afforded this honour. Often the Base Commander (Army, Navy or Air Force), or a RCEME veteran presided, thus reinforcing the point that EME serves everywhere.

The style of ceremony varied too. In Esquimault, the old badge was "buried at sea" in a ceremony befitting Maritime Command. In several instances there was a horse on parade, to emphasize the fact that the "horse is back"!

On 3 June 1991, at 1130 hours local time, the last official rebadging took place, as the Maintenance Troop of the Canadian Contingent United Nations Iraq Kuwait Observer Mission rebadged in a brief ceremony presided over by Captain H.D. MacLean, the Troop Commander.

nombreuses cérémonies de changement d'insigne ont eu lieu partout au Canada, alors que les officiers supérieurs d'état-major de la maintenance des commandements se «pavanaient» en arborant le nouvel insigne. Nombre de ces cérémonies avaient comme président d'honneur un colonel, un brigadier-général du GEMT ou le colonel commandant du Service. Cependant, cet honneur n'est pas exclusivement revenu aux officiers supérieurs du GEMT. En de nombreuses occasions, le commandant d'une base ou un vétéran du GEMRC agissaient à titre de président de cérémonie, renforçant le fait que les membres du GEM servent partout.

Les cérémonies étaient différentes les unes des autres. Lors de la cérémonie tenue à Esquimalt, l'ancien insigne a été «immergé avec tous les honneurs militaires», ce qui convenait bien pour le Commandement maritime. Dans de nombreuses occasions, un cheval faisait partie de la parade et de ce fait accentuait l'avènement du «retour du cheval»!

Le 3 juin 1991, à 11h30, heure locale, la dernière cérémonie du changement d'insigne a eu lieu alors que la troupe de maintenance du contingent canadien de la Mission d'observation des Nations Unies pour l'Irak et le Koweït a reçu le nouvel insigne des mains du commandant de la troupe, le capitaine H.D. MacLean.

The Selection of Our Patron Saint

By Brigadier-General J.I. Hanson (Retd)

The selection of a Patron Saint for LEME came about through the initiative of Colonel Gilles Nappert when he was Commandant of the Canadian Forces School of Electrical and Mechanical Engineering (CFSEME). In looking for a suitable candidate, his gaze first fell on St Eligius, the Patron Saint of our sister corps of REME. He discussed this with me (the Base Commander of Canadian Forces Base (CFB) Borden at the time - ed.), and I suggested we look for a saint "with more Canadian content". Since neither of us had ever met any saints personally, Canadian or otherwise, and felt that we were not likely to meet any in the near future, we sought the advice of Major Pierre Doyon, Borden's Base Chaplain (RC).

Father Pierre quickly put us in touch with Mrs Cecilia Hartley, an expert on the Canadian Martyrs of the Huronia

Saint Jean de Brébeuf et le GEM

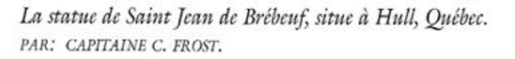
Par le brigadier-général (à la retraite) J.I. Hanson

La sélection d'un saint patron pour le GEM est une initiative du colonel Gilles Nappert alors qu'il était commandant de l'École du Génie électrique et mécanique des Forces canadiennes (EGEMFC). Lors de sa recherche pour identifier un candidat acceptable, il a tout d'abord considéré Saint Éloi le patron de nos collègues britanniques du REME. Suite à une discussion avec moi (le commandant de la base des Forces canadiennes (BFC) Borden du temps -éd.), je lui ai suggéré d'orienter notre recherche vers un saint plus «canadien».

Compte tenu que ni le col Nappert ni moi n'avaient personnellement rencontré un saint, canadien ou pas, et que la possibilité que cela se produise dans un avenir rapproché était à toute fin utile nulle, nous avons décidé de consulter le major Pierre Doyon, aumônier catholique de



The statue of Saint Jean de Brébeuf in Hull, Quebec.
BY: CAPTAIN C. FROST.



La statue de Saint Jean de Brébeuf, situe à Hull, Québec.
PAR: CAPITAINE C. FROST.

area. Accordingly, we invited Mrs Hartley to join us for lunch in Borden on 9 Dec 1986. On meeting her, we discovered that her late husband had joined the Royal Canadian Ordnance Corps in 1941 and had been mustered out as a Sergeant Fitter in 1945; he was thus likely a founding member of RCEME. The Hartleys had lived in Huronia for some years after the war, where they had first become interested in the Canadian Martyrs.

Mrs Hartley gave us a vast amount of information on the life of Brébeuf. We learned that he was a true Soldier of Christ whose life revealed qualities of leadership at a rare high level in such areas as courage, integrity, dedication, loyalty, and compassion for his flock. A skilled linguist, he was also one of the few missionaries to fully master the difficult Huron language. He also knew some military engineering, and had a hand in the building of the fortifications and waterworks of Ste-Marie among the Hurons. He revealed his exemplary bravery and leadership by staying with his Hurons when they were menaced by the Iroquois late in 1648, although he could easily have escaped. His dedication cost him his life; he was captured and tortured to death by a large Iroquois war party on 16 March 1649. The site of his martyrdom is only a few miles from the restored Ste-Marie among the Hurons, where some of his remains now rest. Ste-Marie, in turn, is quite close to CFB Borden and CFSEME.

Brébeuf's outstanding leadership, together with his other soldierly qualities, commended him to us as a highly suitable candidate for selection as our Patron Saint. His close connection with both Canada and the Huronia area, where our school is now located, reinforced this suitability.

la BFC Borden. Le Père Doyon nous a rapidement mis en rapport avec Mme Cecilia Hartley, une experte en la matière.

Subséquemment, un déjeuner-rencontre avec Mme Hartley a eu lieu à Borden le 9 décembre 1986. Au cours de la discussion, nous avons découvert que le regretté M. Hartley s'était joint au Service de l'Ordonnance royale canadienne en 1941 et avait été recruté comme sergent mécanicien en 1945; il était donc fort possiblement un des membres fondateurs du GEMRC. Les Hartley ont vécu en Huronie pendant quelques années après la guerre et c'est lors de cette période qu'ils se sont intéressé aux saints martyrs canadiens. Mme Hartley nous a donné beaucoup d'information sur la vie de Jean de Brébeuf.

Nous avons appris que Brébeuf était un vrai «Soldat du Christ», qui dans sa vie a démontré des qualités de chef d'un niveau exceptionnel autant en ce qui a trait au courage, à l'intégrité, au dévouement, à la loyauté qu'à la compassion pour sa communauté. Habile linguiste, il était un des rares missionnaires à pouvoir maîtriser pleinement les difficultés de la langue huronne. Il possédait également certaines notions du génie militaire et a participé, entre autres, à la construction des fortifications et de l'aqueduc de Sainte-Marie-au-pays-des-Hurons.

Lorsque les Hurons ont été menacés par les Iroquois, à la fin de l'année 1648, il a démontré une bravoure et un leadership exemplaires en demeurant avec eux. Son dévouement lui a coûté la vie; il a été capturé et torturé à mort par un groupe d'Iroquois le 16 mars 1649. L'endroit où il a été martyrisé se situe à quelques kilomètres à peine de Sainte-Marie-au-pays-des-Hurons, où reposent ses restes. Sainte-Marie est à proximité de la BFC Borden et de l'EGEMFC.

Le leadership exceptionnel démontré par Jean de Brébeuf, conjugué à ses multiples qualités de soldat, font de lui un candidat pleinement acceptable et hautement recommandable au titre de saint patron du service du GEM. Sa proche affiliation avec le Canada et avec la Huronie, où notre École est maintenant située, renforce cette recommandation. L'Aumônier général catholique

The RC Chaplain General pointed out that Patron Saints for groups that are not exclusively Roman Catholic are usually chosen from those who lived before the Protestant Reformation. However, the Branch remained convinced that Brébeuf was the right man for us. The Chaplain General thus made an exception in our case, and St-Jean de Brébeuf became the Patron Saint of the EME Branch.

nous a fait part que le choix d'un saint patron pour des groupes qui ne sont pas exclusivement catholiques, se fait normalement parmi les saints ayant vécus avant la Réforme protestante. Nonobstant, le Service du GEM demeure convaincu que Jean de Brébeuf est «l'homme de la situation». L'Aumônier général a donc fait exception, et Saint Jean de Brébeuf est ainsi devenu le saint patron du service du Génie électrique et mécanique.

The Electrical and Mechanical Engineering Association

By Lieutenant-Colonel A.R. McLaughlin (Retd)

The Electrical and Mechanical Engineering Association (the Association) has proudly served the EME family for 48 years, by providing advice to the Canadian Government on defence and security matters, assisting regular and reserve units, and promoting camaraderie and mutual assistance among members. The Association perpetuates the original Royal Canadian Electrical and Mechanical Engineering Association, which was formed in Toronto in November 1946. RCEME Veterans of the Second World War were proud of their Corps, and, as engineers, they could see that Canada had made significant industrial gains during the war. They wanted that capability consolidated to the benefit of Canadian defence and security.

Although the aims and operation of the Association have remained unchanged over the years, the name has been altered to reflect changes within the Canadian Forces. In 1973, the name of the Association became the Land Ordnance Engineering Association. The name, Land Electrical and Mechanical Engineering Association, was adopted in 1983. The word "Land" was dropped from the title on 1 January 1994

The Association is a national organization consisting of a national executive committee, a national council, ten committees, nine local chapters, and members-at-large. Local chapters are situated in Halifax, New Brunswick, Quebec, Ottawa, Kingston, Toronto, Sault Ste. Marie, Vancouver and Victoria. Membership is open to serving or former members of the Branch, as well as to other individuals who are interested in supporting the Association. There is an annual national conference, normally in CFB Borden, and a national newsletter, which is published three times a year.

L'association du Génie électrique et mécanique

Par le lieutenant-colonel (à la retraite) A.R. McLaughlin

L'association du Génie électrique et mécanique (l'Association) sert fièrement la famille des GEM depuis 48 ans. Elle offre des conseils au Gouvernement canadien sur des sujets se rapportant à la défense et à la sécurité, donne son appui aux unités de réserve et régulières et favorise la camaraderie et l'aide entre les membres. L'Association perpétue l'association originale du Génie électrique et mécanique royal canadien, qui s'est formée en novembre 1946 à Toronto. Les vétérans GEMRC de la Deuxième Guerre mondiale étaient fiers de leur Corps et, comme ingénieurs ils pouvaient constater que le Canada avait fait des gains industriels considérables pendant la guerre. Ils voulaient solidifier cette capacité pour le bénéfice de la sécurité et de la défense du Canada.

Les buts et le fonctionnement n'ont pas changé au fil des ans mais le nom a été modifié afin de refléter les changements au sein des Forces armées canadiennes. En 1973, le nom de l'Association est devenu l'association de Génie du matériel terrestre. Le nom l'association de Génie éléctrique et méchanique terrestre a été adopté en 1983. Le mot «terrestre» a disparu officiellement le premier janvier 1994.

L'Association est une organisation nationale, composée d'un comité exécutif national, d'un conseil national, de dix comités, de neuf sections locales et des membres à titre individuel. Les sections locales sont située à Halifax, Nouveau-Brunswick, Québec, Ottawa, Kingston, Toronto, Sault Ste-Marie, Vancouver et Victoria. Tous les membres actifs ou retraités du Service ainsi que toute personne intéressée à l'Association peuvent y adhérer. Une conférence annuelle au niveau national se tient normalement à Borden, et un bulletin d'information est publié trois fois l'an.

Nous avons eu un exemple tangible de l'appui à la







RCEME Memorabilia.
BY: CAPT C. FROST.

Souvenirs du GEMRC.
PAR: CAPT C. FROST.



RCEME Memorabilia.
BY: CAPT C. FROST.

Souvenirs du GEMRC.
PAR: CAPT C. FROST.



RCEME Memorabilia
BY: CAPT C. FROST.

Souvenirs du GEMRC.
PAR: CAPT C. FROST.

A striking example of the support to the reserves occurred when, in 1969, there was consideration of disbanding the RCEME Militia. The President, Major Doug Ferguson, and other members of the Executive successfully put forward a strong case and assured the retention of the RCEME Militia. The Association has recently initiated an Awards Program for Reserve members of EME, through the efforts of Major Don McKinlay (Retd), thus enhancing the links between the Regular Force members and Reservists in the Branch.

The Association is the memory and history of the EME Branch, and is the link between the civilian world and the Craftsmen of the Army. Through the Association, the legacies and spirit of RCEME are perpetuated.

Réserve lorsqu'on a considéré la dissolution de la milice GEMRC en 1969. Le président, le major Doug Ferguson et d'autres membres du comité exécutif ont fait valoir des arguments irréfutables et ont assuré le maintien de la milice du GEMRC.

Récemment grâce aux efforts du major Don McKinlay (retraité), l'Association a instauré un programme de mérite pour les membres de la réserve du GEM, accroissant ainsi les liens entre les membres de la Force régulière et ceux de la Réserve.

L'Association reflète l'histoire du service GEM, elle est aussi le lien entre le monde des civils et les Artisans de l'Armée. L'Association aide à perpétuer l'héritage et l'esprit du GEMRC.



The RCEME Association

By G. Turcotte

In 1978, Bill Winegarden and Bill Brown decided to organize a reunion of RCEME retirees. With able assistance from Gerry (Blackie) Hutchinson, Cliff Farmer, Bob Hudson, Bob Smith, we formed a reunion committee (and agreed to pay for any losses if the attempt was not financially successful!)

We initially advertised in the Canadian Legion magazine for RCEME personnel, but realizing that civilians, cooks, Royal Canadian Army Service Corps, Royal Canadian Ordnance Corps, and Royal Canadian Army Pay Corps were also part of our team, the invitation was enlarged to include all people attached to or working with RCEME units. The first reunion was held on 15 May 1979, the Corps birthday, but this proved to be too early in the year to allow spouses to enjoy other activities such as shopping and golf! For future reunions, we changed the date to the weekend closest to 6 June.

We attempted to have our Association chartered, and, after many problems, two days after the reunion in 1988, word was received that official approval had been granted. A National Board of Directors was named from the then-existing Executive to fulfil the requirements for incorporation and included the following: Clifford Farmer, Gordon Turcotte, Len Chambers, Robert Smith, John Barr, Russ Clooney, Jim Levesque and Gerald Apps.

Our Association has a national headquarters in Kingston Ontario, and Light Aid Detachments in Halifax, Quebec City, and Windsor. It is the intent of our Association to issue sub-charters to any group of people across Canada which wishes to gather to enjoy each others' company, in the spirit of comradeship long-associated with the Corps of RCEME.

(Today the Association conducts annual reunions for all members, former members and spouses of RCEME, LORE, LEME, and EME – ed.)

L'association du GEMRC

Par G. Turcotte

En 1978, Bill Winegarden et Bill Brown ont décidé de réunir le personnel du GEMRC à la retraite. Avec la participation de Gerry (Blackie) Hutchinson, Cliff Farmer, Bob Hudson, Bob Smith et moi un comité de réunion est formé (nous nous entendons pour absorber les dettes, le cas échéant!).

Une note invitant le personnel du GEMRC est d'abord paru dans la revue de la Légion royale canadienne, mais nous avons tôt fait de réaliser que des civils, des cuisiniers et des membres du Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne, du Corps royal canadien des magasins militaires et de la Trésorerie militaire royale canadienne faisaient aussi partie de notre équipe. La publicité a donc été étendue pour y inclure tout le personnel attaché ou travaillant auprès des unités du GEMRC. La première réunion a eu lieu le 15 mai 1979, jour anniversaire du Corps. Il a été constaté que cette date était trop tôt dans l'année pour permettre aux épouses de s'adonner à d'autres activités telles que le magasinage ou le golf. La date choisie pour les réunions suivantes est la fin de semaine le plus près du 6 juin. Après avoir déployé de nombreux efforts, notre association était établie en vertu d'une charte, deux jours après la réunion de 1988. Un comité national de directeurs à été formé à partir du comité exécutif en poste et comprenait: Clifford Farmer, Gordon Turcotte, Len Chambers, Robert Smith, John Barr, Russ Clooney, Jim Levesque et Gerald Apps.

Notre association est unique en ce sens que nous sommes la seule à pouvoir employer le titre d'association du Corps royal canadien des ingénieurs électriciens et mécaniciens. L'administration centrale se trouve à Kingston, en Ontario et nous avons des «équipes de dépannage» à Halifax, Québec et Windsor. Nous avons l'intention d'émettre des sous-chartes à tout groupe de personnes à travers le Canada qui souhaite se rassembler dans l'esprit de franche camaraderie qui règne depuis toujours au sein du GEMRC.

(L'association tient des réunions annuelles pour tous les membres et anciens membres et leurs conjoints du GEMRC, du G MAT, GEMT et du GEM - éd.)

UN PEACEKEEPING FORCES AND OBSERVER MISSIONS

YUGOSLAVIA
UNPROFOR
(1992 -)

CYPRUS
UNFICYP / FNUC
(1964 -)

LEBANON
UNOGIL / GONUL
(1958)
UNIFIL / FINUL (1978 -)

EGYPT, ISRAEL, JORDAN, LEBANON, SYRIA
UNTSO / ONUST
(1948 -)

ISRAEL-SYRIA (GOLAN)
UNDOF / FNUOD
(1974 -)

IRAQ-KUWAIT
UNIKOM / MONUIK
(1991 -)

GREECE (BALKANS)
UNSCOB / COSNUB
(1948 - 52)

IRAN - IRAQ
UNIIMOG / GOMNUII
(1988 - 91)

DOMINICAN REPUBLIC
DOMREP / REPDOM
(1965 - 66)

AFGHANISTAN - PAKISTAN
UNGOMAP / MBONUAP
(1988 - 90)
OSGAP / BSGAP (1990 -)

HAITI
UNEVEH / ONUVEH
(1990 - 91)

INDIA - PAKISTAN
UNMOGIP / GOMNUIP
(1949 -)
UNIPOM / MONUIP (1965 - 66)

CENTRAL AMERICA
ONUCA / UNOCA (1989 -)
UNOSAL / ONUSAL (1991 -)

WEST NEW GUINEA (WEST IRIAN)
UNTEA / AEPNUNGO (1962)
UNSF / FSNU (1962 - 63)

WESTERN SAHARA
MINURSO / UNIMRWS
(1991 -)

CAMBODIA
UNAMIC / UNTAC
(1992 -)

NIGERIA
OTN / EON
(1968 - 69)

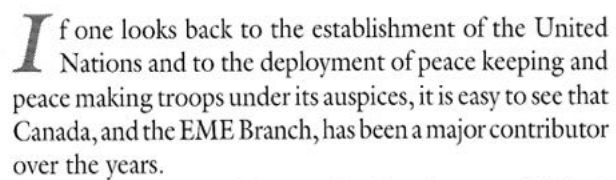
CONGO - ZAIRE
UNOC / ONUC
(1960 - 64)

ANGOLA
UNAVEM / MVNUA
(1988 -)

NAMIBIA
UNTAG / GANUTN
(1989 - 90)

EGYPT-ISRAEL
UNEF / FUNU 1
(1956 - 67)
UNEF / FUNU 2
(1973 - 79)

YEMEN
UNYOM / MONUY
(1963 - 64)



Our Heritage Notre Héritage

The Corps and Peacekeeping

By the EME Staff, Headquarters, Land Forces Command

If one looks back to the establishment of the United Nations and to the deployment of peace keeping and peace making troops under its auspices, it is easy to see that Canada, and the EME Branch, has been a major contributor over the years.

Peacekeeping and the repair of equipment of United Nations' and other peace keepers has been big business for Canada's Craftsmen since the mid 1950's. Thousands of RCEME/LORE/LEME/EME personnel have served in such places as Angola, Cambodia, Cyprus, the Congo, Egypt, the Golan Heights, Iran, Iraq, Kuwait, Korea, Laos, Namibia, Pakistan, Somalia, the Western Sahara, Vietnam, and Yugoslavia.

In all of these operations our Craftsmen have been soldiers as well as the maintainers of the differing equipment of many countries.

Le Corps et maintien de la paix

Par le personnel GEM, Quartier général, commandement de la Force terrestre

Depuis la création des Nations Unies, le service du GEM a été un participant important au sein des contingents canadiens déployés dans le cadre des opérations de maintien et de restauration de la paix dans le monde. Depuis le milieu des années 50, le maintien de la paix et la réparation de l'équipement des gardiens de la paix des Nations Unies s'est donc avéré une tâche importante pour nos artisans. Des milliers de membres du GEMRC/G MAT/GEMT/GEM ont servi partout dans le monde dont en Angola, au Cambodge, à Chypre, au Congo, en Égypte, dans les Hauteurs du Golan, l'Iran, l'Irak, Koweït, en Corée, au Laos, en Namibie, au Pakistan, en Somalie, dans le Sahara occidental, au Vietnam et en Yougoslavie.

Dans chacune de ces opérations, le personnel du GEM a fait sa marque aussi bien comme soldat qu'à titre d'artisan, participant ainsi à la maintenance de l'équipement d'une multitude de pays venant de tous les continents du monde.



Opposite page; UN Peacekeeping Forces and Observer Missions. BY: DND.

Page opposée; Force de maintien de la paix et mission d'observateurs à l'ONU. PAR: MDN.

MWO Maddin in the EME Workshop, Daruvar, Croatia, examines a 5/4 ton truck after it encountered an anti-tank mine. BY: UNKNOWN.

L'adjum Maddin dans l'atelier GEM à Daruvar en Croatie alors qu'il examine un camion de 5/4 de tonnes après une collision avec une mine antichar. PAR: INCONNU.



Maintenance Troop 4 Combat Engineer Regiment tug of war champions, Daruvar, Croatia. BY: UNKNOWN.

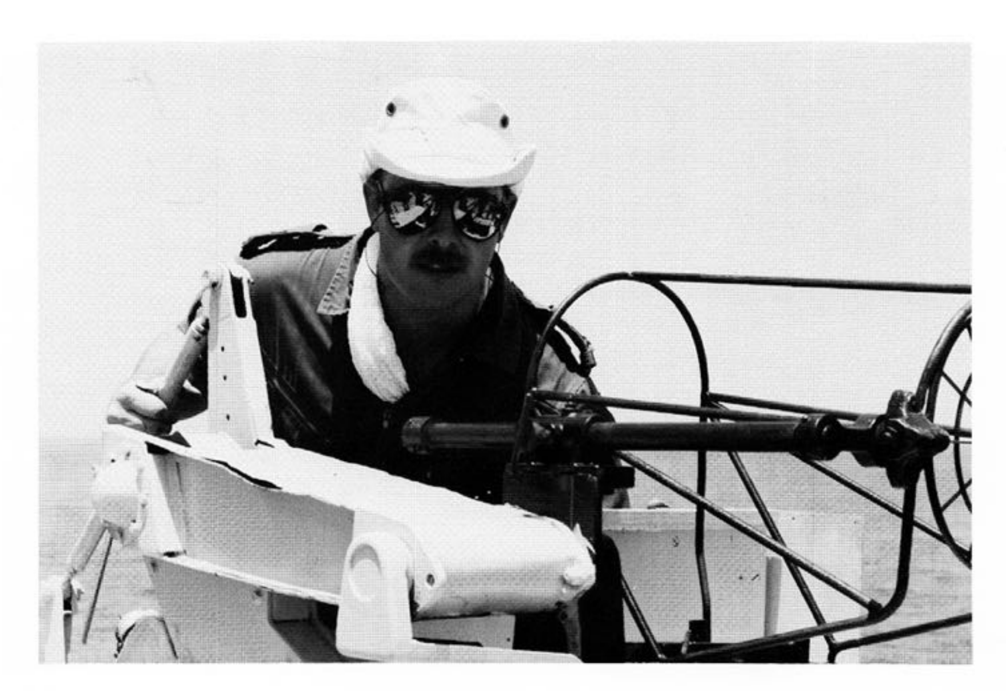
Les champions de lutte à la corde de la troupe de maintenance du 4e Régiment du Génie à Daruvar en Croatie. PAR: INCONNU.

The Tin Tabernacle, Bordon, England

During WW II, over 4200 Canadian Army personnel served with 1 Canadian Base Workshop, RCEME, in Bordon, England. Many of Canada's Craftsmen worshipped in the Tin Tabernacle, the name given to the Church of Saint George, in Bordon. With the announcement, in 1983, that the church would be demolished, the LEME Branch wanted to establish some form of remembrance. By May 1985, the old church site was transformed into a pleasant garden, dotted with Canadian maple trees. A commemorative stone of Cornish granite, placed on the original entrance of the Tin Tabernacle, pays tribute to all the Canadians who served in Bordon.

Le Tabernacle d'étain, Bordon, Angleterre

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, près de 4.200 membres de l'Armée canadienne ont servi avec 1 Canadian Base Workshop, GEMRC, à Bordon en Angleterre. Plusieurs Artisans canadiens se sont recueillis au Tabernacle d'étain, nom donné à l'église St-Georges, à Bordon. À l'annonce que l'église serait démolie en 1983, le service du GEM a voulu s'assurer qu'on laisserait un souvenir du passage des Artisans canadiens. Au mois de mai 1985, le site de la vieille église fut transformé en un jardin agréable, parsemé d'érables du Canada. Un monument commémoratif, en granite cornouaillais, est placé à l'entrée originale du Tabernacle d'étain, rendant ainsi hommage aux Canadiens qui ont servi à Bordon.



Weapons Technician (Land) MCpl K. Brown on board HMCS Protecteur in the Persian Gulf. BY: DND.

Le technicien d'armement (terre) cplc K. Brown à bord du NCSM Protecteur dans le golfe Persique. PAR: MDN.

RCEME and The Navy

By Major T.W. Honour

Although the association between RCEME and the Royal Canadian Navy has changed over the years, there have always been informal ties between our Workshops and the Dockyards. In December 1956, when the troops and vehicles of 56 Infantry Workshop, RCEME, sailed from Halifax to Egypt, they did so in the aircraft carrier HMCS Magnificent. On the unification of the Canadian Forces, the RCEME Workshops located in Esquimalt, Halifax and St John's became part of the Base and Station establishments as Land Maintenance Sections. The sections assumed the additional responsibility of supporting vehicles and equipment on Maritime Command bases as well as providing a small amount of support for the Fleet.

1987 brought a significant change in the type of support which had traditionally been provided. Civil strife in Haiti required the preparation of HMCS Preserver for the evacuation of Canadian citizens. The Halifax EME Workshop prepared .50 inch machine guns for mounting on that ship, and Warrant Officer P. Lavigueur sailed with the ship, to train sailors in the operation and maintenance of the guns. Although a small operation, it set a tone for the future.

Three years later, the Iraqi invasion of Kuwait demanded an active EME involvement with the Fleet as it got ready to sail. The refit of the Canadian Task Group, from an anti-submarine role to an air defence and surface

Le GEMRC et la marine

Par le major T.W. Honour

Au fil des ans, l'association entre le GEMRC et la Marine royale du Canada a changé; il y a toujours eu des liens officieux entre nos ateliers et les arsenaux maritimes. En décembre 1956, par exemple, les troupes et véhicules du 56 Infantry Workshop du GEMRC sont partis d'Halifax pour se rendre en Égypte sur le porte-avions NCSM Magnificent.

A partir de l'unification des Forces canadiennes, les Ateliers du GEMRC situés à Esquimalt, Halifax et St.-Jean ont fait partie des effectifs des bases et stations comme section de maintenance terrestre. Les sections ont alors pris en charge les responsabilités supplémentaires de soutien pour les véhicules et l'équipement sur les bases du commandement maritime tout en donnant un soutien mineur à la Flotte.

En 1987, il y a eu de grands changements dans les services offerts à la Flotte. On a du préparer le NCSM Preserver pour qu'il puisse transporter les canadiens évacués lors des conflits politiques en Haïti. Le personnel des ateliers GEM d'Halifax a installé des mitrailleuses 0,50 pouces sur le navire et l'adjudant P. Lavigueur faisait partie du voyage pour aider l'équipage dans l'opération et la maintenance de celles-ci. Même si c'était une petite opération, elle a donné le ton pour l'avenir. Trois ans plus tard, alors que l'Irak a envahi le Koweït, les GEM ont été impliqués dans la préparation de la Flotte. Le réarmement du Groupe opérationnel du Canada a nécessité une grande

interdiction capability, required intense preparations. EME Staff in Maritime Command Headquarters became responsible for all army equipment required by the ships, and the Base Halifax Workshop serviced and repaired large numbers of weapons, night vision devices and radios. Once again, .50 inch machine guns, and six 40 mm Boffin anti-aircraft guns, were overhauled and mounted on the ships by Weapons Technicians from Chatham and Gagetown. When the Task Group sailed on 24 August 1990, HMCS Protecteur counted, as part of her company, a Weapons Technician, MCpl K.D. Brown and a Fire Control Technician, MCpl D.R. Skinner. In total Halifax's and Esquimalt's Workshops assisted in outfitting six ships, including four destroyers, for the Persian Gulf.

We will continue to support the Navy in the future, maintaining the RCEME tradition.

préparation pour lui permette d'être apte à la défense reprochée et à la défense antiaérienne à la place de la lutte anti-sous-marine.

Le personnel GEM du quartier général du commandement maritime est devenu responsable de tout l'équipement de l'armée nécessaire sur les navires et l'atelier de la base d'Halifax a fait l'entretien et a réparé plusieurs armes, dispositifs de vision de nuit et radios. Une fois de plus des mitrailleuses de 0,50 pouces et six canons antiaérien 40 mm Boffin ont été remis en état et installés sur les navires par les techniciens d'armement de Chatam et Gagetown. Lorsque le groupe opérationnel a appareillé le 24 août 1990, le NCSM Protecteur comptait parmi son équipage un technicien d'arme le cplc K.D. Brown et un technicien de conduite du tir le cplc D.R. Skinner.

Le personnel des ateliers d'Halifax et d'Esquimalt a aidé à équiper pour le golfe Persique, six navires parmi lesquels il y avait quatre destroyers.

Nous continuerons à offrir notre appui à la Marine perpétuant ainsi la tradition GEMRC.



The last - and probably the most important - of the 240 army vehicles transported to UNEF 1 by HMCS Magnificent is lifted from the flight deck at Port Said by a floating crane. BY: DND.

Une grue flottante soulève le dernier - et probablement le plus important - des 240 véhicules de l'armée transporté à FUNU 1 par le NCSN Magnificent. PAR: MDN.

Recovery Under Fire

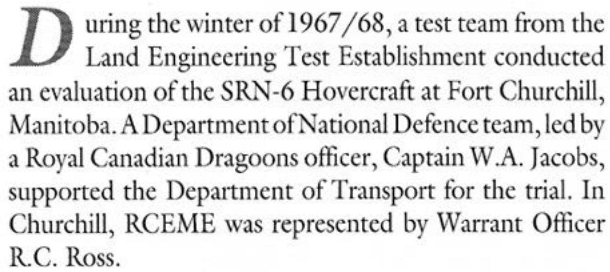
Recovery under fire has been in important part of our success. On 21 December, 1943, six tanks of the Three Rivers Regiment became bogged down in the minefields, well forward of the infantry line during the advance to Ortona. Captain J.C. Armstrong and Sergeant F.J. Fontaine of the Regiment's LAD, each commanding a recovery tank, moved forward while under mortar, machine gun and sniper fire, and extricated the tanks. They were awarded respectively the Military Cross and the Military Medal, which were the first in World War II to RCOC(E) personnel.

Remorquage sous le feu de l'action

Le remorquage sous le feu de l'action fait partie intégrante de nos succès. Le 21 décembre 1943, durant l'avance vers Ortona, six chars du régiment de Trois-Rivières se sont embourbés dans un champ de mines bien au-delà de la ligne front. Le capitaine J.C. Armstrong et le sergent F.J. Fontaine de l'équipe de dépannage d'urgence, chacun à la tête d'un véhicule blindé de dépannage se sont avancés sous le tir de mortiers de mitrailleuses et de tireurs d'élites et sont parvenus à dégager les chars. Ils ont été décoré, respectivement, de la Croix Militaire et de la Médaille Militaire. Ils ont été les premiers membres du RCOC(E) à être décorés au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

RCEME and the Unusual - Hovercraft

Condensed from the Sentinel - *June 1968*



During the winter of 1967/68, a test team from the Land Engineering Test Establishment conducted an evaluation of the SRN-6 Hovercraft at Fort Churchill, Manitoba. A Department of National Defence team, led by a Royal Canadian Dragoons officer, Captain W.A. Jacobs, supported the Department of Transport for the trial. In Churchill, RCEME was represented by Warrant Officer R.C. Ross.

The hovercraft was one of those used at Expo 67, which had been disassembled and shipped to Churchill by train. The object was to determine the usefulness of the craft in the north. There were great hopes for its future, as an intermediate form of transport between aircraft and boats or all-terrain vehicles. Trials were carried out during the two coldest months of the year.

The normal testing area was the estuary of the Churchill River, where it joins Hudson Bay, and where all varieties of ice and occasionally open water could be found. To get to the test area required considerable manoeuvring of the sometimes unwieldy Hovercraft, including passing through the Inuit village of Akudic, which generated great excitement and amusement for the children. Once on the

Le GEMRC et l'inhabituel - l'aéroglisseur

Tiré de la revue Sentinelle - *Juin 1968*

Au cours de l'hiver 1967-68, une équipe du Centre d'essais techniques (Terre) fit l'évaluation d'un aéroglisseur SN-6 à Fort Churchill au Manitoba. Une équipe du ministère de la Défense nationale, sous la direction du capitaine W.A Jacobs du Royal Canadian Dragoons, assista aux essais faits par le ministère des Transports. L'adjudant R.C. Ross représentait la GEMRC à Churchill.

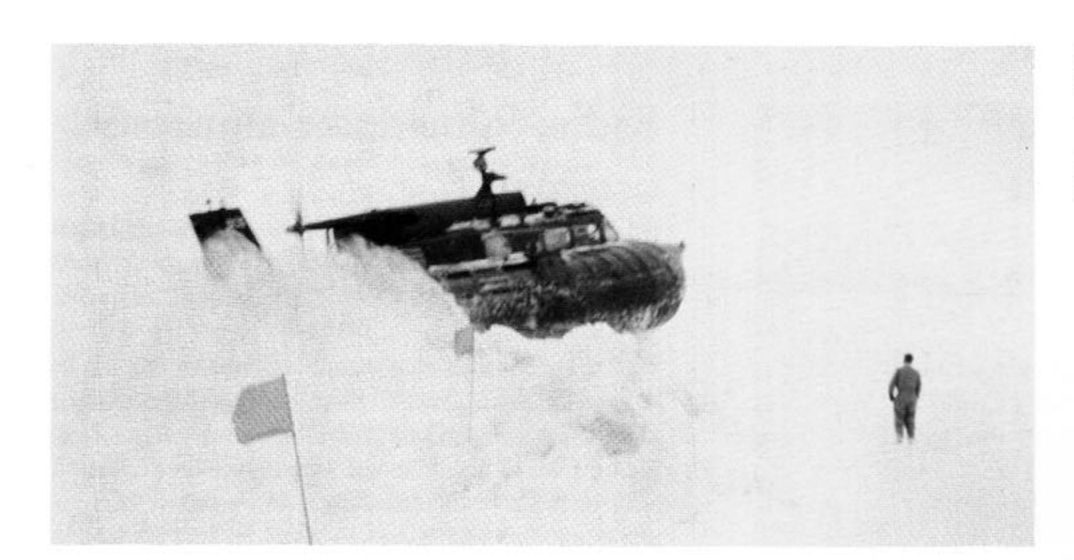
L'aéroglisseur avait été utilisé lors de l'Expo 67, puis démonté et expédié à Churchill par train. Le but des essais était de déterminer l'utilité du véhicule dans le Nord. Le véhicule, en tant qu'hybride entre un avion, un bateau et un véhicule tout-terrain, semblait avoir beaucoup de potentiel. Les essais eurent lieu pendant les mois les plus froids de l'année.

Le test se fit dans l'estuaire de la rivière Churchill, là où elle se jette dans la baie d'Hudson. On peut trouver à cet endroit de l'eau et différents types de glace. Pour accéder à la zone d'essais, il fallait parcourir une longue distance avec ce véhicule, peu maniable, et traverser le village Inuit de Abudic ce qui intéressait beaucoup les enfants. Le véhicule pouvait avancer facilement sur la glace lisse de la



SRN-6 Hovercraft in Fort Churchill trials, 1968. BY: DND.

Aéroglisseur SRN-6 lors des essais à Fort Churchill en 1966. PAR: MDN.



Oops - Maybe we should have gone around this one... BY: DND.

Oups - Peut-être qu'on aurait du sauter celle-ci... PAR: MDN.

smooth river ice, the going became faster, but on the Bay, the pressure ridges caused numerous problems. The hovercraft was supposed to "burst over" these ridges, but this did not always happen and several times it was caught suspended on the ice– a most embarrassing situation for a vehicle which could go anywhere. Recovery by the testing team, using a block and tackle system, was a very labour intensive, and often cold, operation.

The trials were considered generally successful. Some of the advantages and several of the drawbacks of the vehicle were discovered. Although the Canadian Forces has not, as yet, made use of hovercraft, this story is but one of the many trials of new or unusual equipment which have been carried out by RCEME in the past fifty years.

rivière mais, dans la baie d'Hudson, les crêtes de pression rendaient son utilisation difficile. L'aéroglisseur était censé gravir aisément ces crêtes mais ce n'était pas toujours le cas. Le véhicule est souvent resté suspendu sur la glace - situation plutôt embarrassante pour un véhicule de ce type. L'équipe d'essai devait alors récupérer le véhicule avec un palan ce qui représentait un travail considérable dans des conditions parfois très froides. L'essai fut déclaré un succès compte tenu qu'il permit de découvrir non seulement les avantages de l'aéroglisseur mais surtout ses désavantages.

Les Forces Canadiennes n'ont pas, jusqu'à ce jour, utilisé d'aéroglisseur. Toutefois, cet essai d'un équipement nouveau et inusité est un exemple typique du travail d'ingénierie que le GEMRC a accompli au cours du dernier demi-siècle.

A RCEME Prayer

This prayer was written by the Padre with a RCEME unit in France during the Second World War.

Oh God of power and might, Whose all-pervading energy is the strength of nature and man; inspire, we pray Thee, we Thy servants of the Corps of Royal Canadian Electrical and Mechanical Engineers with the quickening spirit of goodwill, that as honest Craftsmen, seeking only the good of all in peace or war, we may glorify Thee both in the work of our hands and the example of our fellowship, through Jesus Christ our Lord, Amen.

(From the RCEME Technical Bulletin, 1 February 1960)

Prière du GEMRC

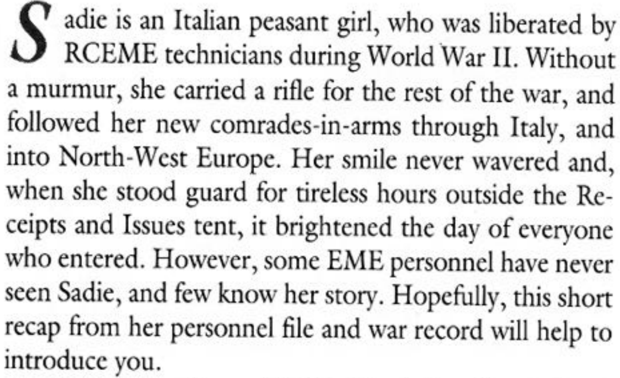
Cette prière a été écrite par un prêtre affecté auprès d'une unité GEMRC en France au cours de la Deuxième Guerre mondiale :

Oh Dieu de puissance et de force, dont toute l'énergie dominante est la force de la nature et l'homme; inspiré, nous te prions, nous tes servants du corps du Génie électrique et mécanique royal canadien, avec un esprit animé de bienfaisance, en tant qu'honnêtes artisans, cherchons que le bien de tous en la paix ou la guerre, nous te glorifions avec le travail de nos mains et par l'exemple de nos confrères, par Dieu Jésus Christ notre Seigneur, Amen.

(Tiré du Bulletin technique GEMRC, 1er février 1960)

Sadie: A Lady with a Colourful Past

By the Staff of CFSEME



Sadie is an Italian peasant girl, who was liberated by RCEME technicians during World War II. Without a murmur, she carried a rifle for the rest of the war, and followed her new comrades-in-arms through Italy, and into North-West Europe. Her smile never wavered and, when she stood guard for tireless hours outside the Receipts and Issues tent, it brightened the day of everyone who entered. However, some EME personnel have never seen Sadie, and few know her story. Hopefully, this short recap from her personnel file and war record will help to introduce you.

During the winter of 1943, No. 1 Canadian Infantry Troops Workshop was on the Italian Adriatic coast near Lanciano. One particular villa in the area had been completely reduced to rubble; yet in the middle of it all, and almost totally untouched, was a statue of a peasant girl. She



Sadie: Une dame au passé original

Par le personnel du EGEMFC

Sadie est une jeune paysanne italienne, libérée par les techniciens GEMRC pendant la deuxième guerre mondiale. Sans jamais se plaindre et pour le reste de la guerre après sa libération elle a transporté un fusil, elle a ainsi suivi ses compagnons d'armes à travers toute l'Europe de l'ouest. Son sourire, lorsqu'elle montait la garde pendant d'interminables heures à l'extérieur de la tente des approvisionnements ensoleillait la journée de quiconque y entrait. Cependant quelques GEM n'ont jamais vu Sadie et très peu connaissent son histoire. En voici un bref résumé afin de vous aider à mieux la connaître.

A l'hiver 1943, alors que le No 1 Canadian Infantry Troops Workshop était sur la côte Adriatique italienne tout près de Lanciano, une villa de la région a été détruite complètement, et au milieu de tous les décombres, se trouvait presque intacte, la statue d'une jeune paysanne. Elle était très attrayante, et à se tenir là debout au milieu de tous ces décombres, elle a du paraître encore plus belle aux yeux de tous ces techniciens GEMRC fatigués de la guerre. Elle a été ramenée à l'unité, où elle fut rapidement affublée d'un casque, d'un fusil et d'une baïonnette. On l'a alors surnommée Sadie. Toutes les fois que l'atelier déménageait, Sadie suivait, c'est comme ça qu'elle s'est retrouvée à Arnhem. Elle s'y était rendue en bateau en passant par l'Italie, le sud de la France, la Belgique et la Hollande. Après tous ces voyages, ses camarades n'ont pas voulu la laisser derrière et l'ont ramenée au Canada avec eux. Les détails d'immigration ne sont pas rapportés dans les archives, ce qui est probablement pour le mieux. Néanmoins, elle est arrivée saine et sauve et a été installée à l'école du GEMRC à Barriefield (près de Kingston). Lorsque l'école a déménagé à Borden pour s'associer avec les autres écoles techniques des Forces canadiennes, Sadie s'est retrouvée sans toit. On l'a donc déménagée au musée militaire de Borden, où elle était, modestement séparée des hommes, au milieu des souvenirs du GEMRC. À l'été 1987, Sadie a été déménagée à l'école du Génie électrique et mécanique des Forces canadiennes (EGEMFC), où elle veille depuis lors sur la jeune génération de ses camarades de guerre. Elle reçoit des visites, à toute heure respectable, dans l'entrée du quartier général du EGEMFC, à l'édifice A-72, sur la base des Forces canadiennes Borden.

was quite attractive; but standing there amongst the rubble, she must have looked even more beautiful to the war-weary RCEME technicians. She was coerced into returning to the unit lines, where she was soon kitted with her own helmet, rifle and bayonet. She became affectionately known as Sadie. As the workshop moved, so did Sadie, until, at war's end, she found herself in Arnhem (having travelled there by ship from Italy, to the south of France, then through Belgium and Holland). After all this, her loyal comrades would not desert her, so she was posted to Canada.

The details of her immigration formalities are not recorded, which is probably for the better. Nonetheless, she arrived safely and took up residence at the RCEME School in Barriefield (near Kingston). When the School moved to Borden and was amalgamated with other technical branches of the Canadian Forces, Sadie was without a home. She was moved to the Borden Military Museum, where she stood, demurely separated from the men, amongst the RCEME memorabilia.

In the summer of 1987, Sadie was moved to the new Canadian Forces School of Electrical and Mechanical Engineering (CFSEME), to be amongst the younger generation of her old comrades. She can be visited, at any respectable hour, in the foyer of the CFSEME Headquarters, Building A-72, Canadian Forces Base Borden.



Opposite page; *Sadie today.* BY: CAPT C. FROST.
Right; *Sadie in Nijmegan in 1945.* BY: CRAFTSMAN D.J. LEE.

Contre page; *Sadie, telle qu'on peut la voir aujourd'hui.* PAR: CAPT C. FROST.
À droite; *Sadie à Nijmegan en 1945.* PAR: ARTISAN D.J. LEE.

Did You Know?

Sadie will be eligible for the fourth rosette for her Canadian Forces Decoration (CD4 or fourth Bar) in 1995!!

Saviez-vous...

Qu'en 1995 Sadie sera éligible pour la quatrième rosette de la Décoration des Forces canadiennes!



Two Days in the Life of an EME Workshop

As told to Chief Warrant Officer T. Jones (Retd)

Believe it or not, the 3rd of October 1984 started like any normal working day at the Base EME Workshop. That is, until one small event set in motion a chain reaction that was to give Canadian Forces Base (CFB) Chilliwack's Workshop a prominent place in EME history.

The event was a routine request to the Recovery Section, to move a boat trailer to the Cultus Lake Rafting Area boat ramp, load a Sealander Jet Boat on the trailer, and return it to the workshop for minor repairs. All went well, up to the point of backing the wrecker and trailer down to the water's edge. From there, things just went downhill — literally.

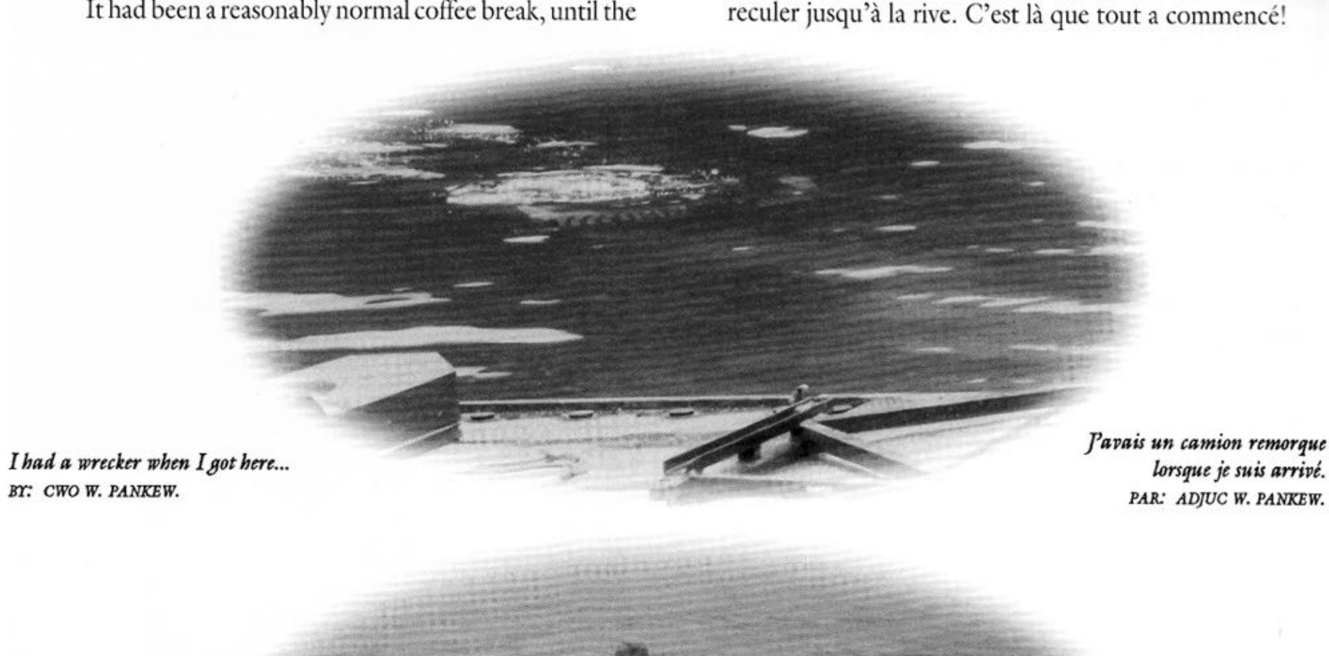
It had been a reasonably normal coffee break, until the

Deux jours dans la vie d'un Atelier GEM

Tel que raconté par l'adjudant chef (à la retraite) T. Jones

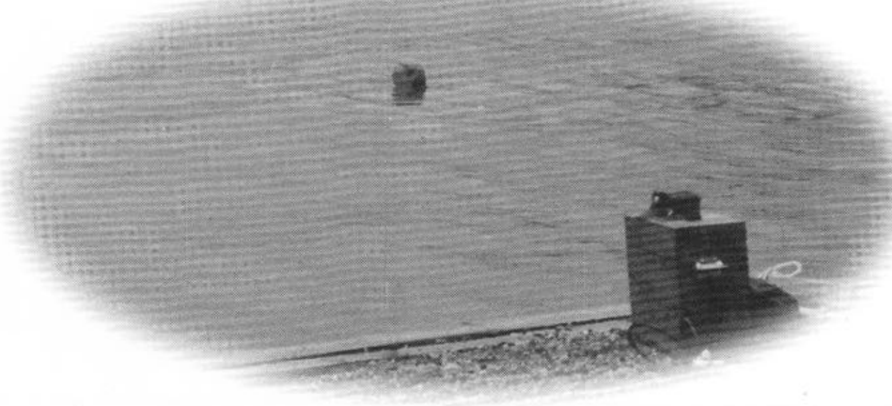
Aussi invraisemblable que cela puisse sembler, la journée du 3 octobre 1984 a commencé tout à fait normalement à l'atelier GEM de la base. Jusqu'à ce qu'un événement déclenche une réaction caténaire qui va permettre à l'atelier de la base des Forces canadiennes (BFC) Chilliwack de passer à l'histoire du service du GEM.

Il s'agissait d'une demande de récupération routinière. Il fallait déplacer une remorque pour embarcation jusqu'à la rampe de mise à l'eau du lac Cultus, y embarquer un bateau Sealander Jet et de l'amener à l'atelier pour effectuer des réparations mineures. Tout s'est passé sans problème, jusqu'au moment où la dépanneuse et la remorque durent reculer jusqu'à la rive. C'est là que tout a commencé!



I had a wrecker when I got here...
BY: CWO W. PANKEW.

J'avais un camion remorque lorsque je suis arrivé.
PAR: ADJUC W. PANKEW.



Buoy marks the spot.
BY: CWO W. PANKEW.

La bouée nous indique l'endroit exact.
PAR: ADJUC W. PANKEW.

wrecker driver called his Warrant Officer outside, and related an almost unbelievable tale of tragedy. In due course a discrete, but very serious Recovery Warrant Officer destroyed the Workshop Chief Warrant Officer's coffee break with a request to discuss a very urgent matter. "Sir, I have just been informed by the Master Corporal in charge of Recovery that he sank the wrecker in Cultus Lake." There was an abnormal two minutes of silence, in which the statement settled home. The Warrant Officer was asked to repeat his statement, just in case something was missed in the interpretation. Nothing had been missed. The wrecker really was somewhere on the bottom of Cultus Lake.

It was not that the Chief Warrant Officer did not believe his Warrant Officer, but he felt that the story could be a joke - after all, wreckers don't drive on water. As improbable as the story seemed, the Chief Warrant Officer, Warrant Officer and Recovery Master Corporal travelled to Cultus Lake to investigate. The Lake was calm and cool, with the sun beaming off its glassy surface. The only

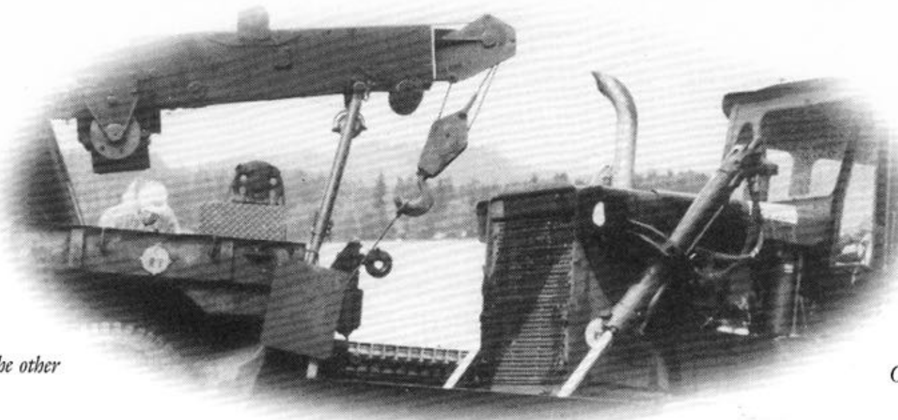
La pause-café se passait normalement jusqu'à ce que le chauffeur de la dépanneuse appelle son adjudant à l'extérieur et lui relate une histoire tout à fait invraisemblable. C'est à ce moment précis qu'un adjudant très sérieux de la section de Récupération a ruiné la pause-café de l'adjudant-chef de l'atelier lorsqu'il lui a demandé s'il pouvait discuter dès lors de quelque chose de très urgent. «Monsieur, le caporal-chef en charge de la récupération vient de m'informer que la dépanneuse a sombré dans le lac Cultus.» Il y eut un deux minutes de silence pendant lesquelles l'énoncé se concrétisait dans la tête de l'adjudant-chef. Il a alors demandé au caporal-chef de répéter juste au cas ou il n'aurait pas tout à fait bien compris. Il avait très bien compris. La dépanneuse était bel et bien au fond du lac Cultus!

Ce n'est pas que l'adjudant-chef ne croyait pas l'adjudant, mais il a pensé que ça pouvait être une blague; après tout, les dépanneuses n'ont pas l'habitude de se déplacer sur l'eau. Aussi incroyable que cette histoire puisse sembler, l'adjudant-chef, l'adjudant et le caporal-chef de la section de récupération se sont rendus au lac



The team.
BY: CWO W. PANKEW.

L'équipe.
PAR: ADJUC W. PANKEW.



Whoops - nearly lost the other one...
BY: CWO W. PANKEW.

Oups - Nous avons presque perdu l'autre.
PAR: ADJUC W. PANKEW.

indication that anything unusual had happened was some air bubbles popping to the surface about fifty feet from shore. The Master Corporal pointed to the bubbles and said; "Sir, I think that is where my wrecker is."

Everyone returned to the workshop to plan a recovery strategy. About this time, the Chief Warrant Officer decided he should advise the Base Maintenance Officer of the incident. As with most statements by the Chief Warrant Officer to his boss, this one was short, to the point, and went something like this: "Sir, the wrecker sank in Cultus Lake to an unknown depth."

As it happened, the Officer Commanding was in the process of removing his head-dress when he received the message. It appeared as though his whole body reacted to a blow, and went limp. His hat fell to the floor. Very casually, he asked the Chief to repeat the statement, hoping it would not come out the same way the second time around. No such luck.

It was decided to humbly seek the assistance of CFB Chilliwack's only operational unit — 1 Combat Engineer Regiment (CER), which very graciously accepted the challenge. Any combat unit needs a battle plan, and 1 CER decided to check the files for a previous incident of this nature. It was discovered that the wrecker was not the first vehicle to be eaten by the Lake. Two years earlier, a 2 and

Cultus afin d'examiner la situation. Le lac était calme, les rayons du soleil reflétaient sur l'eau. La seule chose pouvant indiquer que quelque chose était arrivé, était les bulles d'air qui faisaient surface à environ 50 pieds de la rive. Le caporal-chef a pointé les bulles et a dit: «Je crois, monsieur, que c'est là qu'est engloutie ma dépanneuse.»

Tout le monde est retourné à l'atelier pour préparer un plan d'action pour la récupération. C'est à ce moment-là que l'adjudant-chef a jugé propice d'avertir l'officier de maintenance de la base de l'incident. Comme toutes les fois que l'adjudant-chef parlait à son patron, il fut bref: «Monsieur, la dépanneuse a coulé dans le lac Cultus et on ne sait pas à quelle profondeur se trouve le véhicule.»

Au moment où il reçut le message, le commandant était en train d'enlever son chapeau. Son corps tout entier réagit et se mit à trembler. Son chapeau tomba par terre puis, reprenant son calme, il demanda au Chef de répéter, espérant avoir mal compris; pas de chance, il avait très bien compris!

Il fut alors décidé de bien humblement demander l'aide de la seule unité opérationnelle de Chilliwack, le 1e Régiment du Génie de combat (RGC) qui a généreusement accepté de relever le défi. Toutes les unités de combat ont besoin d'un plan de bataille et le 1e RGC a décidé de vérifier les dossiers pour déterminer si un incident de ce



I see it now!
BY: CWO W. PANKEW.

Je le vois maintenant.
PAR: ADJUC W. PANKEW.

one-half ton truck was lost in the same location. It was ascertained from the file that the wrecker could be resting at a depth between 50 and 150 feet.

The first priority was to identify the depth of water over the wrecker and trailer. 1 CER's combat divers duly plunged and found the wrecker, peacefully resting 50 feet down, and marked it with a buoy. Based on information received from the divers, it was decided to use another wrecker and a crawler tractor (or bulldozer) as recovery vehicles. With careful planning, and a little trial and error, it was established that a two-to-one pull was required. The wrecker and crawler tractor were then positioned and, with assistance from the combat divers, everything was hooked up.

By this time, the Workshop was the talk of CFB Chilliwack. The Warrant was told to "hold" the operation so that personnel who wished to view this Great Event could make their way to the Lake. "H" hour was set for 1300 hours the next day.

Onlookers ranged from curious civilians to high ranking officers. With a final check made by the divers, the winching began. You could hear humming from the straining of the winch as well as the heavy, expectant breathing of the spectators. Inch by inch the operation proceeded; the roaring motors competing with the Lake for the prize that

genre s'était déjà produit. On découvrit alors que la dépanneuse n'était pas le seul véhicule ayant coulé dans le lac. Deux ans plus tôt, un camion de 2 1/2 tonnes avait coulé au même endroit. D'après les dossiers, le véhicule pourrait être à une profondeur variant de 50 et 150 pieds.

La première chose à faire était de déterminer la profondeur de l'eau. Les plongeurs du 1e RGC ont plongé, ont localisé la dépanneuse à 50 pieds de profondeur et en ont marqué l'emplacement avec une bouée. Compte tenu de cette information, il a été décidé d'utiliser une autre dépanneuse et un tracteur chenillé comme véhicules de récupération. Suite à une planification minutieuse et une petit peu de tâtonnement, on décida que la technique à suivre était le «two-to-one pull». La dépanneuse et le tracteur chenillé ont été installés et, avec l'aide des plongeurs de combat, la dépanneuse a été agrippée.

Il va sans dire qu'à la BFC Chilliwack, l'incident avait fait écho et était devenu le principal sujet de conversation. On a demandé à l'adjudant de retarder l'opération pour permettre à ceux qui désiraient voir cet «événement» de se rendre jusqu'au lac. Il a donc été décidé que l'opération se ferait à 13h00 le lendemain.

Les spectateurs étaient variés allant de quelques civils curieux aux militaires haut gradés. Les plongeurs ont fait une dernière vérification, et le treuillage a commencé. Non



Up some more...
BY: CWO W. PANKEW.

Un peu plus haut.
PAR: ADJUC W. PANKEW.

rested in her murky depths.

The winching proceeded smoothly until approximately half the cable was back on the drum; then all hell broke loose!! The second wrecker, used as the anchor, broke loose from its moorings and headed for the Lake, as if to join its sunken sister. Everything happened so quickly that the only action possible was to jump back and watch the wrecker roll downhill. By sheer luck, it slammed into the crawler tractor. The Lake was cheated of it's prize! Everything came to a halt, and a post-mortem started.

It was determined that more weight and pulling power were required, and another crawler tractor was brought into the operation. At approximately 1500 hours, all was ready and the signal was again given to start the extrication. With the two crawler tractors slowly inching their way up the bank, it was obvious that Cultus Lake had met her match, and had no choice but to give up her ill-gotten gains.

Everyone held his breath and, as the roar of the tractors echoed across the Lake, the sunken wrecker exposed its nose. With a loud cheer from the crowd, the wrecker and trailer were finally back on dry land.

Although the wrecker had been submerged in 50 feet of water for 24 hours, the only visible damage was minor — a collapsed fuel tank (from the water pressure) and a few

seulement pouvait-on entendre le bourdonnement du travail du treuil mais aussi celui de la respiration lourde des spectateurs. L'opération avançait pouce par pouce. Le moteur rugissait, combattant le lac qui cachait son trésor dans ses profondeurs ténébreuses.

Le treuillage avançait sans problème jusqu'à ce que près la moitié du câble soit enroulé autour du tambour; soudain tout a lâché! Le deuxième dépanneuse, utilisée comme point d'appui, s'était détachée de son ancrage et s'était dirigée vers le lac, comme pour rejoindre sa soeur submergée. Tout est arrivé si subitement que la seule chose à faire était de s'éloigner et de regarder la dépanneuse descendre vers l'eau. Par pure chance, elle est entrée en collision avec le tracteur chenillé. Tout s'est alors arrêté et les activités «post-mortem» ont pu commencer.

On a alors décidé qu'on avait besoin de plus de poids et qu'il fallait tirer plus fort. Un autre tracteur chenillé est arrivé sur le site. A environ 15h00 tout était prêt et le signal du début de l'opération a été donné. Avec les deux véhicules chenillés qui remontaient petit à petit vers le bord, il devint évident que le lac Cultus avait un adversaire de taille, et n'avait d'autre choix que de rendre son trésor volé!

Tout le monde retenait sa respiration et le bruit du véhicule pouvait être entendu sur tout le lac, c'est alors que



Almost...
BY: CWO W. PANKEW.

Presque.
PAR: ADJUC W. PANKEW.

dented jerry cans. The wrecker was towed into the workshop and all fluids were replaced. To everyone's surprise, when the starter was hit, with a snort and a gurgle, the wrecker sprang back to life. With a few minor repairs, and a little Tender Loving Care by its driver, the wrecker was back in service a week after the near-fatal swim. The only remaining signs of the incident are the easily visible white submarines painted on its engine side panels!

If you want to speak to a witness, the key players in the extrication, from the Base Workshop, were: Master Corporal Ahse, Warrant Officer Antonson, Craftsman Batchilder, Major Dunsmore, Craftsman Hiscock, Mr. Keller and Chief Warrant Officer Pankew.

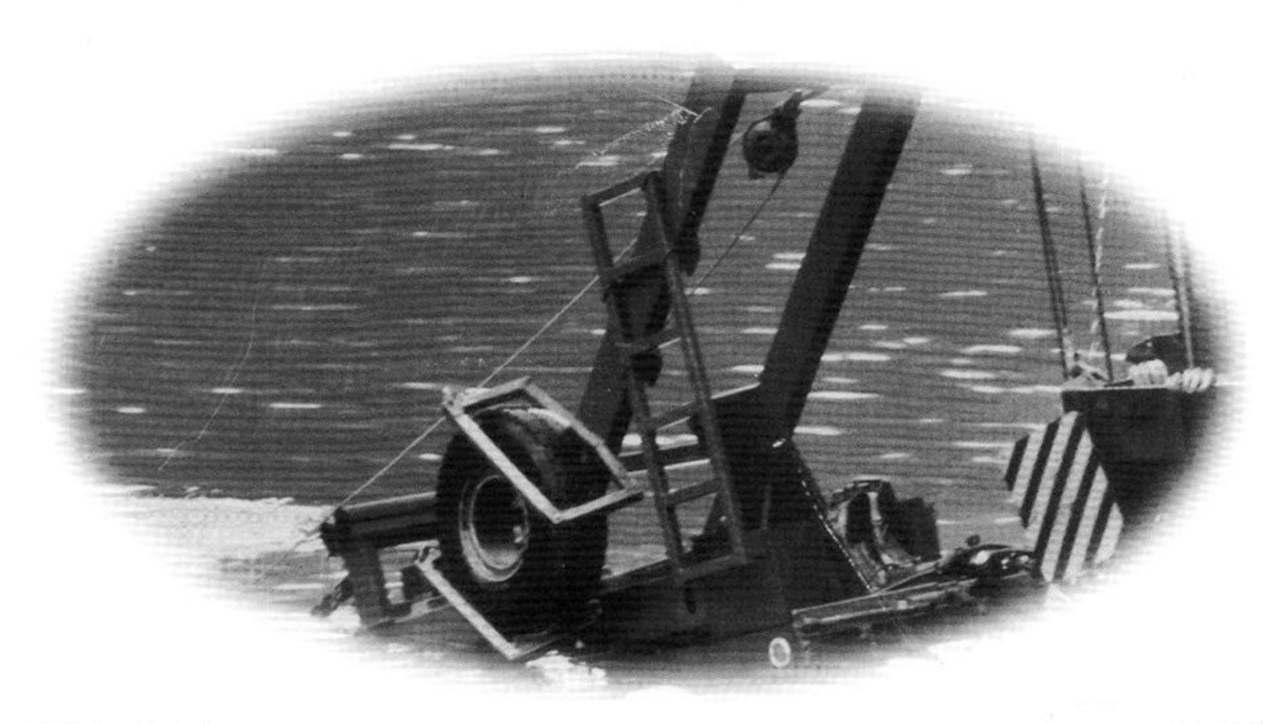
From 1 CER, the key personnel were: Sapper Forbes, Corporal Smillie, Sergeant Waller, Lieutenant Weller, Corporal Villeneuve, Corporal Whelan, and Sapper Ziegler.

le nez du véhicule submergé a pointé en dehors de l'eau. Avec un vif encouragement de la foule, la dépanneuse et la remorque étaient enfin sur la terre ferme.

Même si la dépanneuse a été submergée dans 50 pieds d'eau pendant 24 heures, le dommage visible était mineur. Un réservoir d'essence dégonflé (à cause de la pression de l'eau), quelques bidons d'essence bosselés. La dépanneuse a été remorquée à l'atelier et tous les lubrifiants remplacés. A la surprise générale, lorsqu'on a touché le démarreur, avec un reniflement et un gloussement, la dépanneuse est revenue à la vie. Avec quelques réparations mineures et de bons soins donnés par son chauffeur, la dépanneuse a recommencé son service environ une semaine après sa baignade. Le seul signe visible de cet incident sont les deux sous-marins blancs peints sur les panneaux à côté du moteur.

Si vous voulez parler à un témoin de l'événement, au niveau de l'atelier de la Base, les principaux acteurs sont: caporal chef Ahse, l'adjudant Antonson, l'artisan Batchilder, le major Dunsmore, l'artisan Hiscock, M. Keller et l'adjudant-chef Pankew.

Et du 1e RGC, les joueurs clés sont: le sapeur Forbes, le caporal Smillie, le sergent Waller, le lieutenant Weller, le caporal Villeneuve, le caporal Whelan et le sapeur Ziegler.



And baby makes two!
BY: CWO W. PANKEW.

Ça en fait deux!
PAR: ADJUC W. PANKEW.

On 18 December, 1950, the first Canadian units arrived in Korea to take part in the United Nations "police action". As always, they were accompanied by their RCEME Craftsmen. This photo collage is part of their experience.

Le 18 décembre 1950, les premieres unités canadiennes sont arrivées en Corée afin de prendre part à l'intervention militaire des Nations unies. Comme toujours, les Artsans du GEMRC les accompagnaient. Ce photo collage fait partie de leur expérience.



Warrant Officer Class 1 D. MacDonald and Warrant Officer Class 2 G. Dance in a control office in Korea. BY: DND.

Le sous-officier breveté de 1re classe D. MacDonald et le sous-officier breveté de 2e classe G. Dance dans un bureau de vérification en Corée. PAR: MDN.



Members of 42 Infantry Workshop aboard ship, en route to Korea. BY: DND.

Les membres du 42e Atelier de l'infanterie à bord d'un navire qui les conduira en Corée. PAR: MDN.



Corporal Kapitaniuk shopping on a Korean street. BY: DND.

Le caporal Kapitaniuk magasine sur une rue coréenne. PAR: MDN.



Craftsman Reyno, 191 Canadian Infantry Workshop recording a vacuum reading. BY: DND.

L'artisan Reyno, du 191e atelier d'infanterie canadien, enregistre la lecture de la dépression du moteur. PAR: MDN.



Craftsman W. Cameron, Captain E.F. Hendricks, and Staff Sergeant D. Ewart of 191 Canadian Infantry Workshop. BY: DND.

L'artisan W. Cameron, le capitaine E.F. Hendricks et le sergent d'état-major D. Ewart du 191e Atelier d'infanterie canadien. PAR: MDN.

An aerial view of 42 Infantry Workshop, Korea, 1954. BY: DND.

Une vue aérienne du 42e Atelier de l'infanterie en Corée en 1954. PAR: MDN.



EME 50TH Anniversary Commemorative Monument

By Major R.G. MacPhail

One of the major focal points for the celebration of our 50th Anniversary is the construction and unveiling of the commemorative monument.

The monument is situated in front of the Headquarters building of the Canadian Forces School of Mechanical and Electrical Engineering (CFSEME) at Canadian Forces Base Borden. Preparation and planning for the monument's construction started in 1987. Fund-raising was initiated in 1989 and all goals were met through the generous contributions and support by members of our Branch. The actual design and selection process of the monument started in 1991 when different artists from across Canada were approached and requested to submit proposals. Their guidance was that the monument had to be: constructed of a lasting material, artistically pleasing, militarily accurate, blend in with the surrounding site, and readily identifiable with our Branch. On 1 March 1991 we had six different proposals, which were evaluated by members of the LEME Senate and representatives from both the LEME Association and the RCEME Association. The winning proposal, from Sanderson Monument Company Ltd of Orillia, Ontario, was clearly ahead of the other submissions. The creator of the design was Mr. Sean Shields.

The contract was signed in July, 1991, and the granite block procurement followed immediately. The stone was purchased in various parts of the world and shipped to Beebe, Quebec for cutting and polishing. At this point, the granite was transported to Orillia for engraving. Site preparation at CFSEME started with an official sod turning on 12 August, 1993. The foundation was laid during that Fall and the granite pieces will be in place starting in April, 1994. The official unveiling will take place as the final function of the 50th Anniversary Celebration Weekend.

The monument is an extremely impressive commemoration of our Branch's 50th Anniversary.

Monument commémoratif du 50e anniversaire du GEM

Par le major R.G. MacPhail

Parmi les points d'intérêt entourant les célébrations de notre 50e anniversaire, il y a la construction et l'inauguration du monument commémoratif.

Le monument est érigé en face du Quartier général de l'École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes (EGEMFC) à la BFC Borden. Les préparatifs et la planification de la construction du monument ont été entrepris en 1987. Une campagne de financement a été menée en 1989 et tous les objectifs ont été atteints, grâce aux contributions généreuses et au soutien des membres de notre Service. Une invitation fut lancée à différents artistes à l'échelle du pays et, en 1991, les processus de conception et de sélection du monument furent entamés. Les paramètres suivants leur ont été transmis : le monument devait être construit de matériel résistant, agréable du point de vue artistique, fidèle du point de vue militaire, se marier avec l'environnement immédiat et être facilement identifiable à notre Service. Le 1er mars 1991, les membres du Sénat du GEM et des représentants des associations du GEM et du GEMRC se sont réunis pour évaluer les six propositions reçues. Celle présentée par Sanderson Monument Company Ltd. ressortait clairement des autres et a été choisie. La conception artistique a été réalisée par Sean Shields.

Le contrat a été signé en juillet 1991 et l'acquisition du bloc de granit a suivi sans tarder. La pierre a été achetée dans diverses partie du monde et expédiée à Beebe, au Québec, pour y être taillée et polie. Elle a ensuite été transportée à Orillia pour y être gravée. La préparation de l'emplacement du monument a été entreprise suite à la cérémonie de la levée de la première pelletée de terre, le 12 août 1993. Les fondations ont été coulées au cours de l'automne suivant et les morceaux de granit seront mis en place à compter d'avril, 1994. La cérémonie d'inauguration officielle sera la dernier événement du week-end entourant les célébrations du 50e anniversaire.

Le monument est une impressionnante commémoration du 50e anniversaire de notre Service.





Brigadier-General V. Pergat, Colonel M.C. Johnston (Retd), and Chief Warrant Officer A.E. Rest at the ground breaking ceremony for the anniversary monument on. BY: DND.

Le brigadier-général V. Pergat, le colonel (à la retraite) M.C. Johnston et l'adjudant-chef A.E. Rest lors de la cérémonie d'inauguration des travaux du monument commémoratif. PAR: MDN.



Slabs of granite for the anniversary monument at Beebe, Quebec, before they were cut and polished. BY: DND.

Dalles de granite avant d'être taillées et polies pour le monument commémoratif, à Beebe au Québec. PAR: MDN.

MEMORIES/ SOUVENIRS

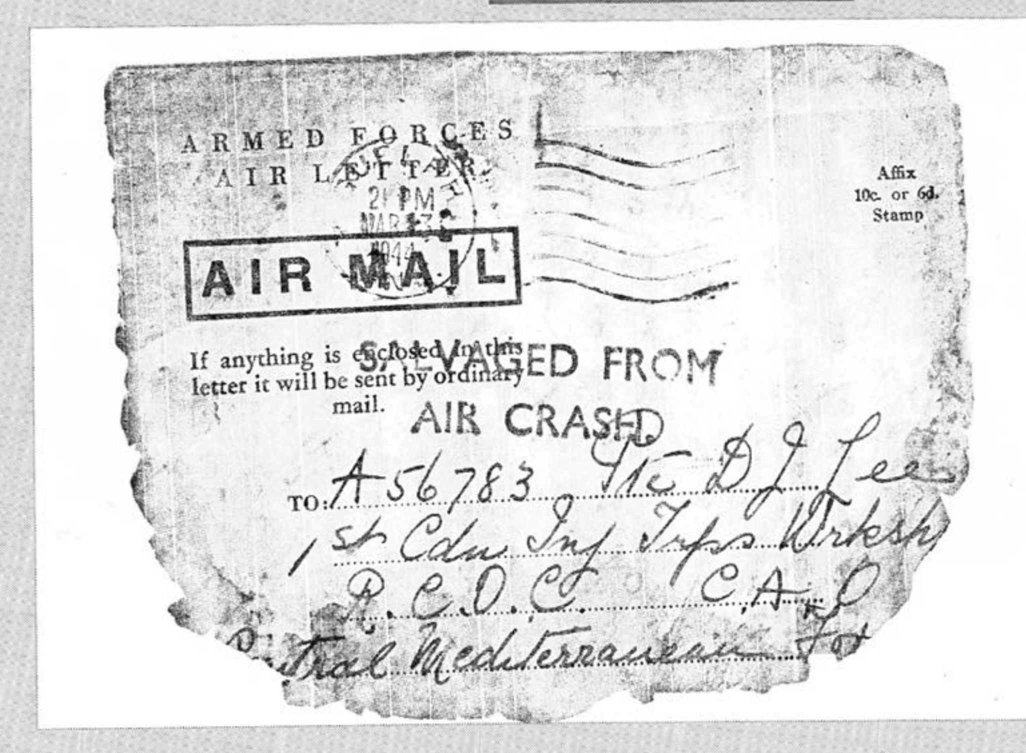


4 Canadian Infantry Brigade Workshop Section, April 1944. BY: G. URCH.

La section des ateliers de la 4e Brigade de l'infanterie canadienne. PAR: G. URCH.

STANDING/DEBOUT;
Pte/Sdt P. Iwaskiewicz
Pte/Sdt J.C. Brown
Pte/Sdt R.A. Cooke
Pte/Sdt D.J. Wallace
Pte/Sdt J. Newsham
Pte/Sdt J.J. Rebman
Pte/Sdt J.E. Marshall
Pte/Sdt J.E. Wallace
Pte/Sdt C. Yeo

SEATED/ASSIS;
Pte/Sdt M.V. Boucher
Pte/Sdt G.T. Gunter
Lt/Lt J.M. Elliott
Pte/Sdt W.G. Stevenson
Cpl/Cpl J.B. Prouse



The mail may not always get through - in this case it eventually did. BY: D.J. LEE.

Le courrier ne se rend pas toujours - mais ici il s'est rendu. PAR: D.J. LEE.

War Diaries (which will be kept from first day of mobilization, creation or embodiment), are contained in F.S. Regs. Vol. 1.

Title pages will be prepared.

OR

INTELLIGENCE SUMMARY

(Erase heading not required)

8 Cdn Fd Regt (SP) RCA

Page 6.

Original, duplicate and triplicate to be forwarded to O. i/c 2nd Echelon for disposal.

Place	Date	Hour	Summary of Events and Information	Remarks, references to Appendices and initials
	Sat 23 Sep 44		The weather remained fine. Everyone was issued with one more blanket, another sign of winter's approach. 71 Bty established a Static OP on a crest about 600 yards in front of the regimental area. CO's Rep and a FOO worked with the LdSH and the FOO (Capt JMD Donnelly) fired a regimental target. There is also a CO's Rep and FOO with the CGHG but this regiment has not been committed as yet. The regimental area has been shelled five times during the day, about 20 rds in all, but there have not been any casualties. One round landed about 10 yards from a building in which the MO has set up his R.A.P. Regt engaged 5 targets for C.M.O.	
	Sun 24 Sep 44		The weather was warm again today and the ground has dried up well. Advance parties were ordered fwd in the morning to prepare a posn in square 7997 which is across the MARECCHIA R. The batteries were stepped up and completed the move without any trouble, although the crossing has been shelled intermittently all day. "A" Ech moved into the area vacated by "F" Ech and were shelled soon after. One OR was killed and 3 were wounded including two from 81 L.A.D. An OP tank driver was killed by shelling while his tank was in LAD of LdSH.	
	Mon 25 Sep 44		Weather remained fine until evening when there was very heavy rain. At 0700 hrs a few shells landed in the regimental area and the RHQ offrs' mess vehicle was totally destroyed and the cook evacuated with minor burns. The regimental allotment of ammunition for the day was raised to 110 rpg. The FOOs and C.M.O. did their best to expend it but fell a long way short in spite of sending down a good number of targets. CO's Reps and FOOs reported to 8 NBH and BCD. Capt S A Blake was SOS to 6 Bn 2 CBRD being surplus to establishment.	
	Tue 26 Sep 44		Many of the men were quite wet this morning from last night's rain but the sun came out by noon and began to dry things up a bit. There has been intermittent shelling but no damage was done. Capt W T Thompson and Lt H H Hillyard returned from hospital. The regt has had to send a CO's rep to the R.C.Ds. This makes	

......./7.

War Diary of 8 Canadian Field Regiment (SP) RCA noting casualties to the Light Aid Detachment on 24 September 1944. BY: J.E. JOHNSTON.

Journal de guerre du 8e Régiment de campagne canadien (SP) RCA dans lequel sont notées les pertes de l'équipe de dépannage d'urgence le 24 septembre 1944. PAR: J.E. JOHNSTON.

The Base Borden Museum

By The Staff at CFSEME

Have you heard about the Canadian Forces Base Borden Museum? For those who have short memories, permit us to refresh them, and for the others, let us introduce you to a rare treat. The museum, which incorporates several older Corps museums, has four parts. Unfortunately, because of the lack of space, only about half the collection can be on display.

The main building contains memorabilia of the Royal Canadian Armoured Corps, Royal Canadian Ordnance Corps, Royal Canadian Dental Corps, Canadian Intelligence Corps, Canadian Provost Corps, and the Nuclear, Biological and Chemical Defence School. Because of their great diversity, the artefacts create much interest: dental equipment of the Second World War; nuclear, biological, and chemical warfare equipment (such as a Japanese gas mask); and an original model of the Franks anti-"g" suit, worn by pilots.

The second part of the museum is Worthington Park. This is an outdoor collection of many tanks and guns and is popular with children as a climbing and play area.

The third part, the vehicle hangar, is located adjacent to Worthington Park, and mostly contains the Royal Canadian Army Service Corps and RCEME memorabilia.

The last part, where the aircraft collection is displayed, is situated on the south side of the base, near the hangers of the airfield.

Planning for a new museum building is taking place, and a campaign is underway to raise funds for the construction. When complete, there will be enough space to display the collection, and to prevent its deterioration. Moreover, it will be a much more pleasant environment for the 20,000 people who visit the museum each year.

The museum is open on Monday to Friday from 0900-1200, and 1315-1500 hours, and on weekends and holidays from 1330-1600.

Le musée de la base des Forces canadiennes de Borden

Par le personnel de l'EGEMFC

Connaissez-vous le musée de la base des Forces Canadiennes de Borden? Si vous le connaissez déjà, laissez-nous vous rafraîchir la mémoire, et si vous ne le connaissez pas, nous espérons que la lecture de cet article vous donnera le goût de le découvrir.

Le musée, rassemble les collections de différents Corps et se divise en quatre parties. Malheureusement, faute d'espace, seulement la moitié de la collection est accessible. Dans l'édifice principal, nous retrouvons les souvenirs du Corps blindé royal du Canada, du Corps royal canadien des magasins militaires, du Corps dentaire royal canadien, du service canadien des renseignements, du Corps de prévôté canadien et de l'École de défense nucléaire, biologique et chimique. La grande diversification de ces souvenirs suscitent un vif intérêt. On y retrouve entre autres, de l'équipement dentaire datant de la Deuxième Guerre mondiale, de l'équipement de guerre nucléaire, biologique et chimique, on peut y voir un masque à gaz japonais, et un modèle original de vêtement anti-g de Franks, porté par les pilotes.

La deuxième partie du musée est le parc Worthington. Elle offre une collection de chars d'assaut et de canons; elle est particulièrement populaire auprès des enfants qui en profitent pour grimper et jouer à leur guise.

La troisième partie du musée se situe dans un hangar à véhicules adjacent au parc Worthington et contient principalement les souvenirs du Corps de l'intendance de l'Armée canadienne et du Corps du génie électrique et mécanique royal canadien.

On retrouve dans la dernière partie, située au sud de la base près des hangars des terrains d'aviation, la collection d'aéronefs.

Le musée est ouvert du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h15 à 15h00, les fins de semaine et les jours fériés il est ouvert de 13h00 à 16h00.



Cartooning in EME

There have been a number of cartoonists in EME. They brightened the pages of the RCEME Technical Bulletin and other Corps documents over the years. Some, like Captain Len Norris (later of the Vancouver Sun), went on to national acclaim. The best known recent cartoonist is probably Earl Hodge, whose works feature the RCEME horse, and are found reproduced in most EME workshops. However Hodge was not the only one to draw the horse—Craftsman H.E. Knight also drew it and his art was featured in the RCEME Technical Bulletins of the early 1960's. Pat Patterson, McLaughlin and other cartoonists were also featured over the years in that publication. Samples from some of these EME cartoonists are featured around this article.

La caricature au sein du GEM

Le Service du GEM a compté un certain nombre de caricaturistes dans ses rangs. Au fil des ans, elles ont égayé les pages des bulletins techniques et autres documents à l'intention du personnel GEM. Certains, comme le capitaine Len Norris qui a été caricaturiste au Vancouver Sun, peuvent se vanter d'avoir percé sur la scène nationale. Le plus connu des caricaturistes à l'heure actuelle est Earl Hodge, dont le cheval du GEMRC est reproduit dans nombre d'ateliers du GEM. Hodge n'est cependant pas le seul à avoir représenté le cheval sous son coup de crayon - l'artisan H.E. Knight l'a aussi dessiné et son oeuvre est paru dans les bulletins techniques du début des années 1960. D'autres caricaturistes, comme Pat Patterson et McLaughlin, ont aussi égayé les pages des bulletins techniques au fil des ans. Des exemples de leurs caricatures accompagnent cet article.



Since each cartoon is signed by the artist, a caption is not really necessary. Except as noted, all are reproduced from the RCEME Technical Bulletin.

Puisque chaque dessin-humoristique est signé par le caricaturiste nous ne croyons pas nécessaire de donner une légende, Tout ceux-ci, sauf comme annoté, ont été choisis du le bulletin technique du GEMRC.

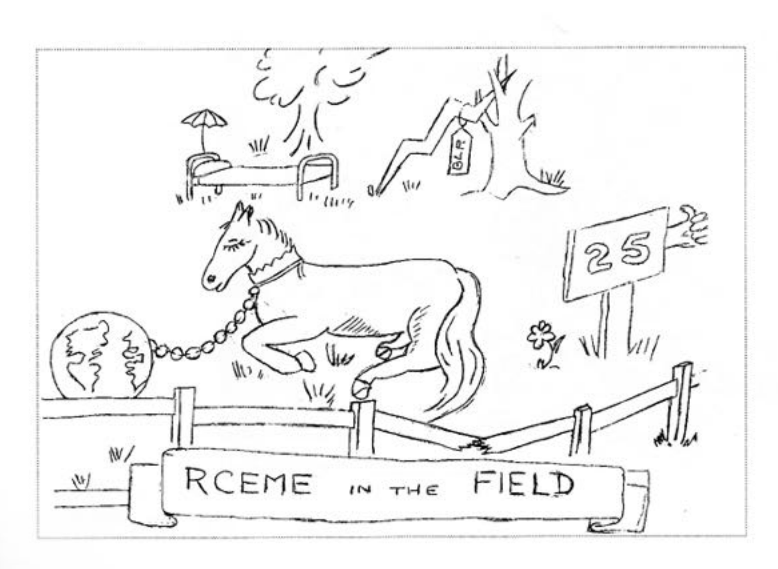


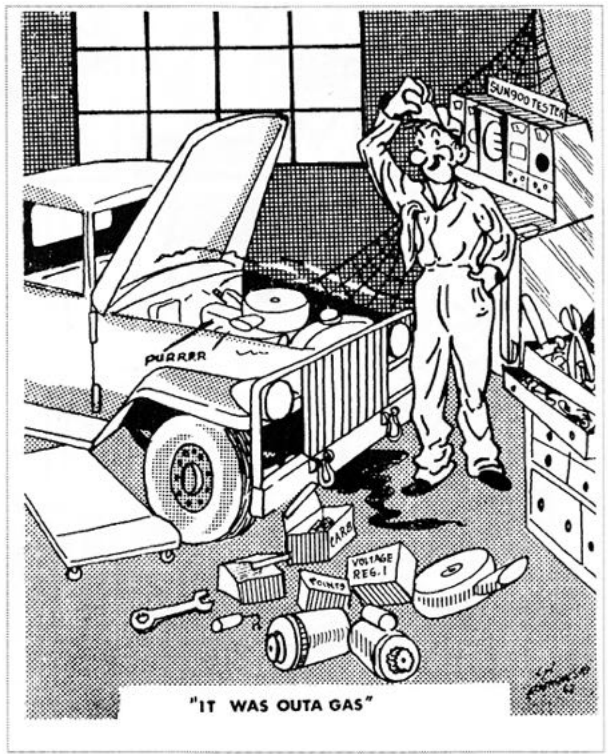
From: CAM, June, 1945.

De: CAM, juin, 1945.

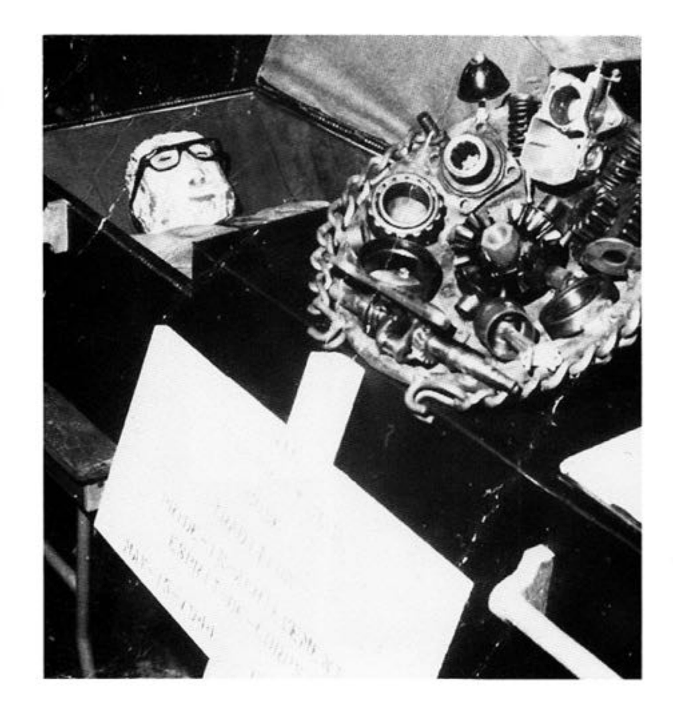
TOOL CRIB

I SURE TORQUED THAT HEAD DOWN REAL GOOD SARGE !





"IT WAS OUTA GAS"





Left; The sign on the coffin reads, "RIP Old Craftsman. Gone: Tradition; Pride-in-Achievement; Esprit-de-Corps. May 15 - 1944 .. Feb. 1968". BY: SERGEANT F. SMITH.
Below; *The Funeral Procession.* BY: SERGEANT F. SMITH.

À gauche; *On peut y lire : «RIP anciens artisans. Disparu : Tradition; la fierté de nos réalisations; Esprit de Corps. Mai 15 - 1944...fevrier 1968».* PAR: SERGEANT F. SMITH.
En bas; *Le cortège funèbre.* PAR: SERGENT F. SMITH.

The Spirit of the Craftsman

By Colonel M.C. Johnston (Retd)

The renaming and rebadging of the Corps to Land Ordnance Engineering, was not a popular decision, particularly because the title, "Craftsman", was no longer the designator for the rank of Private. A unique ceremony which reflected this feeling of loss took place in Petawawa during the summer of 1968 — "the day they buried the old Craftsman on the Mattawa Plain."

Following a Saturday morning roll call, all ranks filed past the "remains" (of the Craftsman). The "coffin" was carried to the top of the hill where a "burial" service was conducted. The eulogy, heard by a gathering of ex-RCEME Regulars and Reservists, noted that the Craftsman represented the very foundation of RCEME. At the time the loss appeared permanent.

On 15 May, 1984, the Branch name was officially changed to Land Electrical and Mechanical Engineering. EME was back! Privates could once again be known as "Craftsmen". This lead to another ceremony on the Mattawa Plain, where in 1985, they "raised the Craftsman". After due incantations, the "coffin" was dug up and opened. A real live Craftsman sat up — much to the shock of all attending.

The spirit of the Craftsman survives!

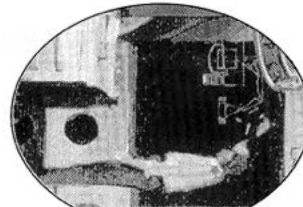
L'âme de l'artisan

Par le colonel (à la retraite) M.C. Johnston

La décision de changer l'insigne et de renommer notre Corps «Génie du matériel terrestre» n'a pas été des plus populaires, principalement parce que, se faisant, le terme «Artisan» a cessé d'être utilisé pour désigner le grade de soldat. Une évidence de ce sentiment s'est manifestée à la base de Petawawa en 1968 lorsqu'un jour d'été on a enseveli le vieil Artisan dans la plaine de Mattawa.

Après avoir fait l'appel nominal un samedi matin, tous les militaires ont défilé devant le «cadavre» (de l'artisan). Le «cercueil» a été transporté au sommet de la colline où s'est déroulé le service funèbre. Les éloges, entendues par des anciens militaires du Génie électrique et mécanique (GEM) de la Force régulière et de la Réserve, démontraient bien que l'«Artisan» représentait la base même du GEM. Àl'époque, la perte semblait permanente.

Mais le 15 mai 1984, le nom du Service a été officiellement changé à celui de Génie électrique et mécanique (Terre). Le GEM était de retour! On pouvait de nouveau appeler nos soldats «Artisans». En 1985, sur la plaine de Mattawa, une autre cérémonie s'est déroulée, au cours de laquelle l'«Artisan» a été ressuscité. À la suite de l'incantation d'usage, le «cercueil» a été déterré et ouvert. À la grande surprise de tous, un véritable «Artisan», en chair et en os, en est sorti. L'âme de «l'Artisan» a survécu.

OUR SCHOOLS  NOS ÉCOLES

Our Changing Schools

By an authoring committee at CFSEME

Canadian Forces Base (CFB) Borden has been the home of EME training for almost 25 years now.

From the emotional dismantling of the RCEME School in Kingston, to the creation of the Canadian Forces School of Communications and Land Ordnance Engineering (CFSCLOE) in 1969, with the move from Kingston in 1971 to become part of the Canadian Forces School of Aerospace and Ordnance Engineering (CFSAOE) and finally to evolve into the Canadian Forces School of Electrical and Mechanical Engineering (CFSEME) in Borden, the facilities and names have changed, yet the training has maintained the strong tradition of RCEME professionalism.

"The School" as it is commonly known, was initially the Canadian Ordnance Training Centre in Kingston. On 1 October 1946, it became officially known as the RCEME School. The move of the School from Kingston to Borden was authorized on 1 June 1970. LORE Officer Training Company (LOTC) was the first to make the move in that year, followed by Vehicle Company then by Artisan Company in the summer of 1971. Ammunition and Explosive Ordnance Disposal (EOD) training, formerly a part of the Royal Canadian Ordnance Corps (RCOC) School, moved from Ste. Thérese, Québec to become Explosives Platoon of Artisan Company.

The newly established CFSAOE was responsible for the Land Ordnance, Air Technical, Air Traffic Controller and Fire Fighting training. CFSAOE became the largest technical trades school in the Canadian Forces. With a staff of 600 occupying over 60 buildings, CFSAOE graduated 4,000 students per year. The School was spread out over the South side of CFB Borden, along the old airfield. The School's Headquarters was located in Croil Hall (named after Air Vice-Marshal Croil), while LOTC was located in buildings A-94 and A-95. Vehicle Company occupied about nine buildings along the hanger line from Hangar 18 to building A-175. Artisan Company was also housed in Croil Hall, except for welding which was on the hangar line, EOD on the Lisle Road, and Ammunition Training which, in 1975, moved from Croil Hall to the Canadian Forces Ammunition Depot Angus. CFSAOE was a picture of centralization!

Les changements de notre école

Par un groupe d'auteurs de l'EGEMFC

La formation des membres du GEM se fait à la base des Forces canadiennes (BFC) Borden depuis presque 25 ans.

Toute une série d'événements précédèrent la mise en place de l'École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes (EGEMFC). Tout d'abord, il y eut le démantèlement quelque peu émouvant de l'école du GEMRC à Kingston puis, en 1969, la création de l'école des communications et du génie du matériel terrestre. Ensuite, en 1971, ce fut le départ de Kingston où elle devint partie intégrante de l'école du génie aérospatial et du matériel des Forces canadiennes (EGAMFC) pour finalement être celle que l'on connaît aujourd'hui, à Borden. Ainsi, les installations et les noms changèrent peut-être mais le professionnalisme du GEMRC a persisté.

«L'École» telle qu'elle est dénommée, était au départ le centre de formation du matériel canadien à Kingston. Le 1er octobre 1946, elle est devenue officiellement l'école du GEMRC. Le déménagement à Borden a été autorisé le 1er juin 1970. La compagnie d'instruction des officiers (LOTC) a été la première à partir de Kingston cette année-là, suivie de la compagnie des véhicules et de celle des artisans à l'été 1971.

Le centre d'entraînement de neutralisation des munitions et explosifs qui, autrefois, faisait partie du Corps royal canadien des magasins militaires (RCOC), est déménagé de Ste-Thérèse au Québec à Borden pour devenir le peloton des explosifs de la compagnie des artisans. La nouvelle EGAMFC était responsable de la formation des membres du génie du matériel terrestre, de celle des contrôleurs aériens, des pompiers et de l'entraînement technique (Air). L'EGAMFC est devenue la plus grande école des métiers des Forces canadiennes, comprenant un effectif de 600 personnes réparties dans 60 édifices; 4,000 étudiants y graduaient chaque année. Les installations de l'École s'étendaient sur le côté sud de la BFC Borden, le long de l'ancien champ d'aviation. Ses quartiers généraux étaient situés à Croil Hall (du nom du Vice-maréchal de l'Air Croil) et LOTC occupait les édifices A-94 et A-95. La compagnie des artisans logeait aussi à Croil Hall, à l'exception des soudeurs qui étaient dans le secteur des hangars, de l'entraînement de neutralisation

The Air Traffic Controller Company was the first to leave CFSAOE. However, by 1985 the push to have more direct control of respective trades training resulted in the split of CFSAOE into three distinct schools: CFSEME, the Canadian Forces School of Aerospace Technology and Engineering (CFSATE) and the Canadian Forces Fire Academy (CFFA). CFSEME formally came into being on 30 August 1985. The previous Headquarters and Standards companies combined to form one Headquarters and Standards Company, located in Croil Hall, while LEME Company, LOTC renamed, was again renamed to become Regimental Company.

In the fall of 1987, Regimental Company vacated the hangar line buildings to occupy a complex of buildings adjacent to Worthington Park, on the North side of the Base. Headquarters and Standards Company also moved from Croil Hall in 1987, to occupy building A-72. It is from here that "Sadie" now watches over younger generations of EME soldiers.

CFSEME facilities are being rejuvenated. The new Brodie Building, named after Lieutenant-Colonel L. Brodie, was officially opened on 14 October 1989, providing about 2000 square metres of new facilities for Weapons Technician training. An impressive new vehicle training facility was completed in 1992, replacing all Vehicle Company buildings except A-175, A-218 and A-146. At a cost of fourteen million dollars, the new Carson Building, named after Sergeant F. L. Carson, includes a headquarters wing, a line of classrooms on a hallway 125 metres long, and over 5000 square metres of laboratory and floor space. Future construction will include a new Regimental Company complex and buildings for Artisan Company's Explosive Platoon and Materials Platoon.

The RCOC and the RCEME Schools established the traditions, and CFSEME will maintain them, into our next 50 years. Meanwhile, the facilities continue to change.

des munitions et explosifs qui se faisait sur Lisle Road et de l'entraînement à l'utilisation des munitions qui, en 1975, a déménagé de Croil Hall au Dépôt de munitions des Forces canadiennes de Angus. La compagnie des véhicules occupait environ neuf édifices dans le secteur des hangars, à partir du hangar 18 à l'édifice A-175. L'EGAMFC était alors un modèle de centralisation!

La compagnie des contrôleurs aériens a été la première à quitter l'EGAMFC. Cependant, en 1985, l'école s'est divisée en trois pour permettre un contrôle plus direct sur la formation des différents métiers: l'EGEMFC, l'école de technologie et du génie aérospatial des forces canadiennes et l'école des pompiers des Forces canadiennes. L'EGEMFC a été inaugurée le 30 août 1985. Le quartier général et la compagnie des normes se sont regroupés à Croil Hall pour former une seule entité. Pendant ce temps, la compagnie GEMT, nouveau nom du LOTC, et a été une fois de plus renommée pour devenir la compagnie régimentaire.

À l'automne 1987, la compagnie de commandement et des normes a aussi quitté les édifices du secteur des hangars pour occuper un ensemble d'édifices adjacent au Worthington Park, sur le côté nord de la base. Le quartier général et la compagnie des normes a aussi quitté Croil Hall en 1987 pour occuper l'édifice A-72 et, c'est de là que «Sadie» veille sur la nouvelle génération des membres du GEM.

Les installations de l'EGEMFC sont en rénovation. Le nouvel édifice Brodie, du nom du lieutenant-colonel L. Brodie, a été inauguré le 14 octobre 1989, offrant 2000 m² de nouvelles installations pour l'entraînement des techniciens d'armement. Une imposante installation pour l'instruction sur véhicules, l'édifice Carson, a été complétée en 1992, remplaçant tous les édifices de la compagnie de véhicules à l'exception de A-175, A-218 et A-146. Au coût de quatorze millions de dollars, ce nouvel édifice, du nom du sergent F.L. Carson, comprend une aile pour le quartier général, une aile de 125 m de long pour les salles de classe, et plus de 5000 m² de laboratoires et planchers.

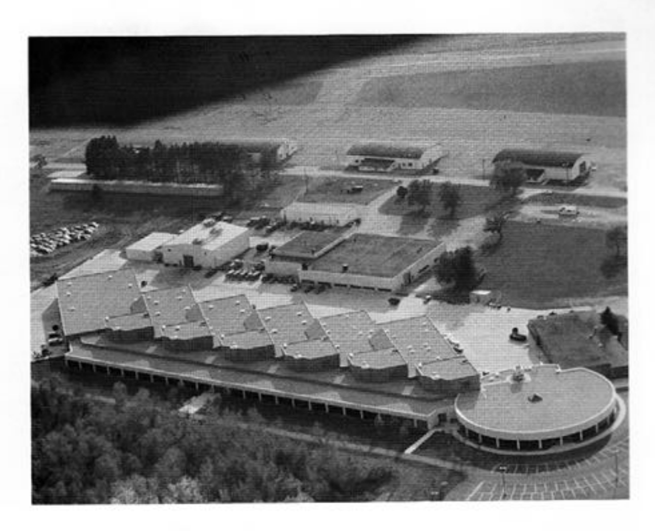
La prochaine construction inclura un nouveau complexe pour la compagnie régimentaire et des édifices pour les pelotons des explosifs et du matériel de la compagnie des Artisans.

Le RCOC et le GEMRC ont établi des traditions et l'EGEMFC les maintiendra pour nos prochaines cinquante années. En attendant, les installations continueront de changer.



Croil Hall, the original CFSAOE Headquarters Building.

Croil Hall, les quartiers généraux de l'ETGAFC.



The new Sgt Carson Building.

Le nouvel édifice sgt Carson.

Jean de Brébeuf, Our Patron Saint

The Patron Saint of the EME Branch is Saint Jean de Brébeuf, born 25 March, 1593, at Condé-sur-Vire in Normandy, France. He came from a noble family, and entered the Society of Jesus in 1617, at Rouen. He was ordained as a priest five years later, and was sent to Canada in 1625, as one of the first Jesuit missionaries.

He spent the first year among the Montagnais, but in 1626, he went, along with De Nouë, to the Huron lands around Georgian Bay. Except for a brief return to France and the period from 1641 to 1644 when he was at Québec, he conducted missionary work in Toanché, Thonatiria, St. Joseph, St. Ignace and St. Louis, all of which were villages in or near what is currently Simcoe County, Ontario.

In March 1649, a thousand Iroquois attacked and destroyed the latter two villages and captured Brébeuf. He was tortured to death on 16 March, 1649. His remains were later recovered, and buried in Québec, where, in the Hôtel Dieu, part of Brébeuf's head is still preserved, enclosed in a silver bust. Jean de Brébeuf was canonized in 1930 by Pope Pius XI.

Jean de Brébeuf, patron du Génie électrique et mécanique

Le Saint protecteur du service du génie électrique et mécanique est Saint Jean de Brébeuf. Il est né, de parents nobles, à Condé-sur-Vire en Normandie le 25 mars 1593. Il est entré dans la Société de Jésus à Rouen, en 1617. Ordonné prêtre cinq ans plus tard, il est envoyé au Canada en 1625. Il devient alors le premier missionnaire Jésuite.

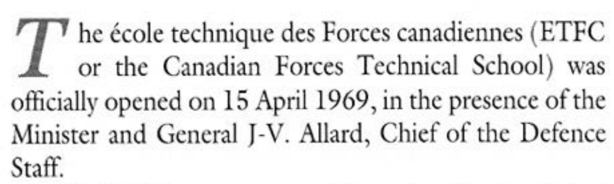
Il a passé la première année chez les Montagnais, et en 1626 il va avec De Nouë au pays des Hurons dans la baie Géorgienne.

Mis à part un court voyage en France et la période allant de 1641 à 1644 où il était à Québec, il a fait son travail de missionnaire à Toanché, Thonatiria, St-Joseph, St-Ignace et St-Louis qui sont tous des villages situés dans les environs du comté actuel de Simcoe en Ontario. En mars 1649, les Iroquois ont attaqué et détruit les villages de St-Ignace et St-Louis, ils ont alors capturé le père Brébeuf. Il meurt le 16 mars 1646, torturé à mort. Ses restes ont été transportés à Québec où une partie de sa tête est préservée dans un buste d'argent à hôtel-Dieu. Jean de Brébeuf a été canonisé en 1930 par le pape Pie XI.



L'École technique des Forces canadiennes

By Captain J.J.Y. Egglefield



The école technique des Forces canadiennes (ETFC or the Canadian Forces Technical School) was officially opened on 15 April 1969, in the presence of the Minister and General J-V. Allard, Chief of the Defence Staff.

The ETFC was not prepared to undertake all technical training immediately, so the training of the francophone vehicle technicians was initially established as a detachment collocated with the Canadian Forces School of Communications and Land Ordnance Engineering in Kingston, Ontario. This training arrangement existed for two years, after which the detachment was moved to rejoin its parent school at Canadian Forces Base St. Jean.

The instructors, already involved in teaching a course, were forced to complete the move of all the training equipment and themselves from Kingston to St Jean in four days. On their arrival, they had to immediately prepare for another course. There was much to do: demanding equipment, books, training aids, and requesting building renovations were just a few of the many tasks. After a ceremony and parade on 16 November, 1971, Vehicle Technician training in St Jean at ETFC was officially inaugurated.

Mechanical Company of ETFC has conducted over 160 courses for more than 1800 francophone military technicians of the Regular Force, in their mother tongue, since that time. Over 240 Reserve Vehicle and Weapon

L'École technique des Forces canadiennes

Par le capitaine J.J.Y. Egglefield

L'École technique des Forces canadiennes (ETFC) a officiellement ouvert ses portes le 15 avril 1969, sous la présidence d'honneur du ministre de la Défense et du général J-V. Allard, chef d'état-major de la Défense.

À l'époque, l'ETFC n'était pas prête à dispenser l'instruction à tous les groupes de techniciens. Par conséquent, la formation de base des techniciens de véhicules francophones était donnée à Kingston, en Ontario, au détachement du Génie d'armement terrestre, co-localisé avec l'École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes. Cet arrangement a duré deux ans, après quoi le détachement a été rapatrié à son école d'appartenance à la Base des Forces canadiennes de Saint-Jean. En quatre jours à peine, les instructeurs ont déménagé tout le matériel didactique, en plus de leurs biens et effets personnels, de Kingston à Saint-Jean. À peine arrivés à Saint-Jean, ils devaient se préparer pour le prochain cours. Ils avaient beaucoup de pain sur la planche, entre autres: commander livres et matériel d'instruction et faire exécuter des travaux de rénovation aux vieux bâtiments. Suite à la cérémonie et au défilé du 16 novembre 1971, la formation des techniciens de véhicules commençait officiellement à l'ETFC de Saint-Jean. La compagnie mécanique de l'ETFC a depuis donné quelque 160 cours à plus de 1.800 techniciens francophones de la Force régulière. En outre, quelque 240 techniciens de véhicules et d'armement de la Force de réserve ont aussi reçu leur instruction à l'ETFC.

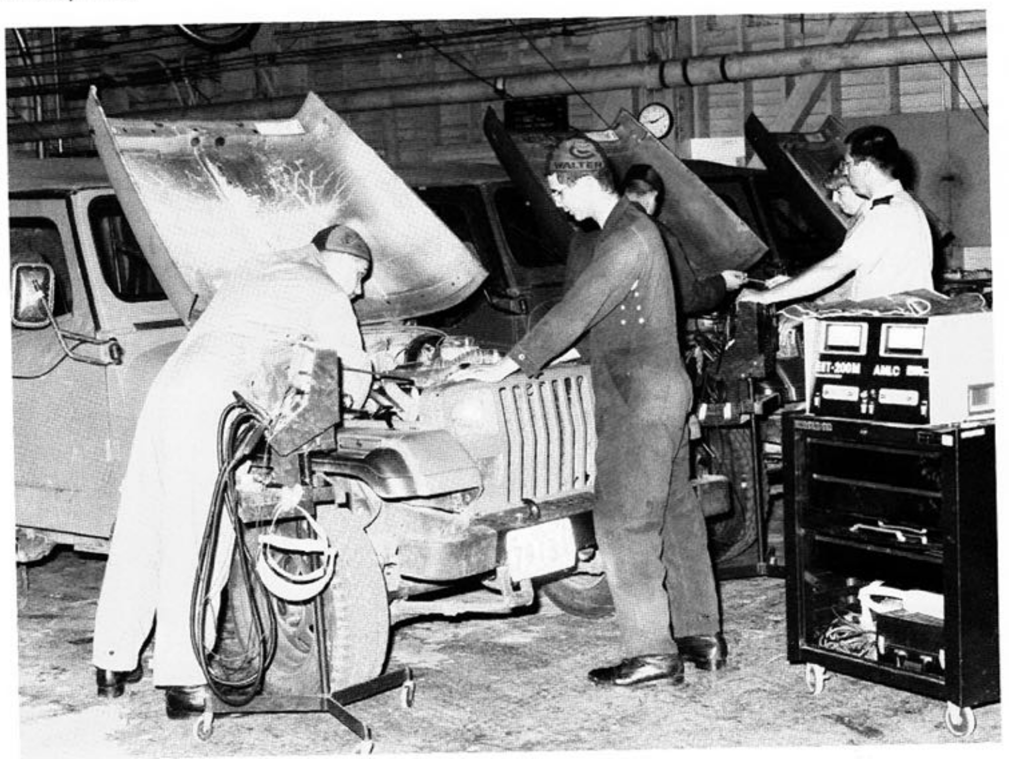


Technicians have also received their technical training at ETFC so far.

As can be seen, ETFC and its Mechanical Company have played a significant role in the development of EME technicians. ETFC will become increasingly important as the Army continues to develop and implement the Total Force concept — Regular and Reserve soldiers working side-by-side.

L'ETFC et sa compagnie mécanique ont sans contredit joué un rôle de premier plan en matière de formation de techniciens du Service du génie électrique et mécanique.

L'ETFC est appelée à jouer un rôle de plus en plus grand à mesure que l'armée met en oeuvre le concept de la Force totale - les soldats de la Régulière et de la Réserve travaillant de façon concertée.



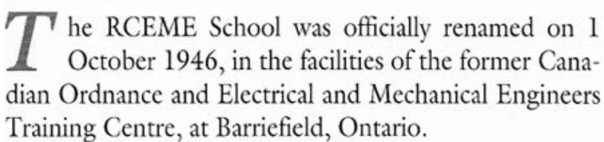
Above/En haut; *ETFC Vehicle Technician Course 7101 / Cours de technicien de véhicules 7101 ETFC. Cpl/Cpc G. Thomas, Pte/Sdt Y. Dupuis, Pte/Sdt J.P. Cyr, Pte/Sdt G. Coutu, Pte/Sdt D. Sigouin, Cpl/Cpc H. Boudreau, Pte/Sdt J.P. Roy, Pte/Sdt R. Touzin, Pte/Sdt G. Pépin, Pte/Sdt Y. Tousignant, Pte/Sdt G. Roussin, Pte/Sdt M. Bérubé, Pte/Sdt D. Boucher.* BY/PAR: DND/MDN.

Opposite page; *ETFC, Saint Jean, Quebec.* BY: DND.
Left; *Students at work; Pte M. Rheault, Pte C.C. Lortie, Pte J.V. Durocher, Pte M.L.P. Gauthier, and MCpl S. Bahl.* BY: DND.

Page opposée; *ETFC, Saint Jean, Quebec.* PAR: MDN.
À gauche; *Étudiants à l'oeuvre: sdt M. Rheault, sdt C.C. Lortie, sdt J.V. Durocher, sdt M.L.P. Gauthier, and cplc S. Bahl.* PAR: MDN.

The RCEME School

By Captain P.G. Logan



The RCEME School was officially renamed on 1 October 1946, in the facilities of the former Canadian Ordnance and Electrical and Mechanical Engineers Training Centre, at Barriefield, Ontario.

The RCEME School carried out the following functions: to train recruits, to train all RCEME tradesmen at all levels, to train RCEME officers, to train instructors, and to run other courses required for the promotion of both Officers and Other Ranks. The School was organized with a Headquarters and with Training and Administrative wings. The Training Wing contained five Sections: Artisan, Armament, Corps and General Military Training, Telecommunications and Electrical, and Vehicle. The Administrative Wing was composed of an administrative staff, a holding company and a large transportation section. The School continually expanded, and reached its peak in 1966, with 350 staff and 800 students.

In 1972 the School was moved to Canadian Forces Base Borden and renamed the Canadian Forces School of Aerospace and Ordnance Engineering. Currently, as the Canadian Forces School of Electrical and Mechanical Engineering, it performs nearly all the same functions as the old RCEME School. However for many of Canada's Craftsmen, the RCEME School was the only school, and it lives on, in Kingston, in their recollections.

PASS

Place
Telephone
Date

Unit R.C.E.M.E. SCHOOL.
No. S.K. 14681 PTE PLUME R.G
has permission to be absent from his Quarters from 1700
hours FRIDAY the 16 SEP '49 until 0730
hours MONDAY the 19 SEPT 1949 for the
purpose of going to TORONTO

ROYAL CANADIAN ELECTRICAL MECHANICAL ENGINEER'S SCHOOL CA (A)
SEP 16 1949
VEHICLE COMPANY

Officer Commanding

Mil. Book 63

L'École du GEMRC

By Captain P.G. Logan

L'école du Génie électrique et mécanique royal canadien (GEMRC) a été renommée officiellement le 1e octobre 1946. Elle a été installée dans les locaux préalablement occupés par le Centre de formation du Génie électrique et mécanique et du matériel militaire canadien, à Barriefield en Ontario.

L'École du GEMRC avait pour mission d'effectuer les fonctions suivantes : l'instruction des recrues ainsi que la formation à tous les niveaux des artisans du GEMRC, des officiers du GEMRC et des instructeurs. L'École devait aussi donner les cours préparatifs aux examens de promotion pour les officiers et les sous-officiers.

L'organisation institutionnelle de l'École comprenait un quartier-général et deux escadrons: Administration et Instruction. L'escadron d'Instruction était composé de cinq sections, nommément: Instruction militaire et régimentaire, Artisan, Armement, Véhicules et enfin Télécommunications et Électricité. D'autre part, l'escadron d'Administration comprenait le personnel administratif, une compagnie de Rétention (holding) et une grosse section de Transport. L'École connue une croissance continuelle pour atteindre son sommet en 1966 avec un effectif de 350 membres et 800 stagiaires.

En 1972, l'École fut déménagée à la Base des Forces canadiennes de Borden sous l'appellation École des Forces canadiennes Aéronautique et Génie du matériel terrestre et subséquemment, en 1991, École des Forces canadiennes du Génie électrique et mécanique. Bien qu'elle perpétue la tradition amorcée à l'ancienne École du GEMRC à Kingston, pour de nombreux artisans canadiens cette dernière occupe toujours la première place dans leurs souvenirs et, à leurs yeux, ne sera jamais remplacée.

A chance for a break from the School; a pass to go to Toronto in 1949.
BY: CRAFTSMAN R.G. PLUME.

Permission, pour un étudiant de l'école GEMRC, de prendre congé.
PAR: ARTISAN R.G. PLUME.

A number of people sent us photos or other memorabilia of their life in RCEME. Some appear in other articles. Here are some more.

Un grand nombre de personnes nous ont envoyé des photographies ou d'autres souvenirs de leur vie au sein du GEMRC. On en retrouve quelques uns dans les articles, mais en voici d'autres.





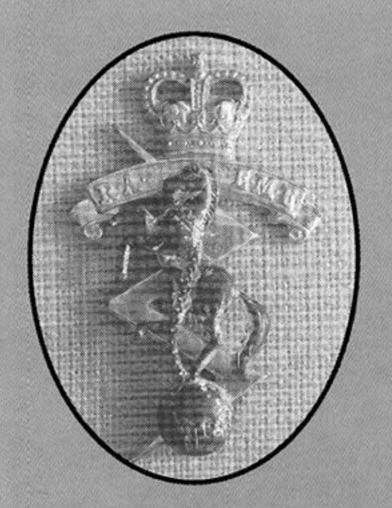




Top, left; *Lieutenant-General Sir Oliver Leese presenting the Military Cross to Captain J.C. Armstrong, Ortona.* BY: DND.
Top, right; *Craftsman Rath, London.* BY: R. PLUME.
Bottom, left; *RCEME Headquarters, First Army Troops Workshop Dispatch Rider.* BY: J.G. PUCKETT.
Bottom, right; *Craftsman Plume - RCEME School Bugle Band.* BY: R. PLUME.

En haut, à gauche; *Le lieutenant-général Sir Oliver Leese remet la Croix militaire au capitaine J.C. Armstrong, à Ortona.* PAR: MDN.
En haut, à droite; *L'artisan Rath, London.* PAR: R. PLUME.
En bas, à gauche; *Quartier général du GEMRC, une estafette de la First Army Troops Workshop.* PAR: J.H. PUCKETT.
En bas, à droite; *L'artisan Plume - Corps de bugles de l'école du GEMRC.* PAR: R. PLUME.

INSIGNES DES
CORPS GEM
DES AUTRES PAYS


Australia / Australie


Jordan / Jordanie


New Zealand / Nouvelle-Zélande


South Africa / l'Afrique du sud


India / Indie

BADGES OF
OTHER COUNTRIES'
EME CORPS

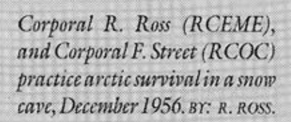


Pakistan / Pakistan


Malaysia / Malaisie

PHOTOS BY MOD (UK).

LES PHOTOS PAR MOD (UK).



Corporal R. Ross (RCEME), and Corporal F. Street (RCOC) practice arctic survival in a snow cave, December 1956. BY: R. ROSS.

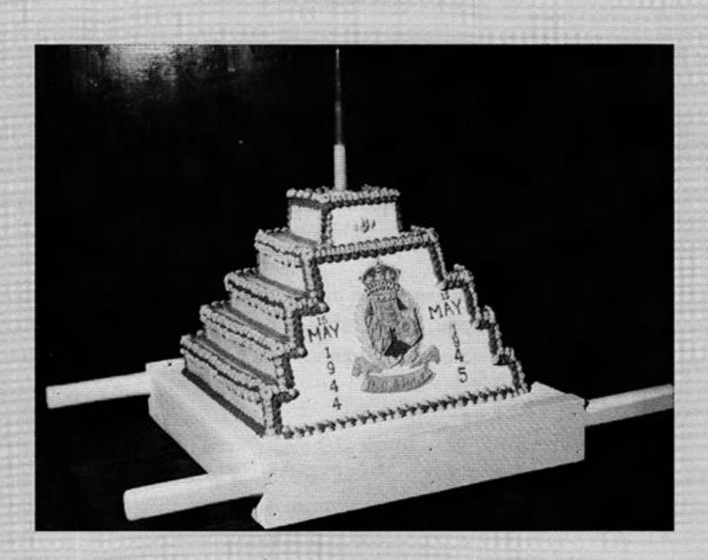
Le caporal R.Ross (GEMRC) et le caporal F. Street (CRCMM) s'exercent à survivre dans l'artique dans une caverne creusée dansla neige, en décembre 1956. PAR: R. ROSS.





Staff Sergeant MacDonald and Craftsman T.E. Warren enjoy a brew-up. BY: H. BRAY.

Le sergent d'état-major et l'artisan T.E. Warren dégustent une tasse du thé. PAR: H. BRAY.



Our First Birthday Cake – Officers Mess, Kingston. BY: DND.

Notre premier gâteau d'an-niversaire – mess des officiers, Kingston. PAR: MDN.

What's in the Painting?

Images of the following are featured in the RCEME 50th Anniversary Painting, by Katherine Taylor, which is inside the front cover of this document:

Our Motto
The McNaughton Gates at CFB Kingston
Our colours
Old and new uniforms
Our Marchpast
50 years of Cap Badges
General A.G.L. McNaughton
Sadie
A RCEME lanyard
The test facilities at the Land Engineering Test Establishment
Kangaroo Armoured Personnel Carriers
2 1/2 ton M135 truck (with HIAB crane) on United Nations service
Arctic recovery of a Robin Nodwell oversnow vehicle
A Hiller helicopter before a test flight, but after being repaired by RCEME technicians
The Leopard tank overhaul line at 202 Workshop Depot
A "Diamond T" wrecker lifting a tank track
A marchpast at the RCEME School.
A Jeep disassembly/assembly demonstration at a military tattoo
The memorial tank at Courcelles, France
EME students in a classroom
Discussing a support problem with a combat arms officer
A World War II control office tent
A work order
Checking engineering design calculations
Fire Control Technicians at work on an electronics bench and at an optical pedestal
A Vehicle Technician checking a vacuum guage
Materials Technicians in the field welding and working steel at an anvil in a van
Weapon Technicians overhauling artillery pieces
Reading letters from home during a quiet moment
Curling
The Bluebell Garage on the Golan Heights
Replacement of the engine in a Sherman Tank using an armoured recovery vehicle
Loading an Armoured Vehicle General Purpose on a transport truck
A runway sweeper under repair
Inspecting M38 jeeps
Skill-at-Arms training
A Branch Colour Party

Qu'y a-t-il sur la peinture?

La peinture commémorant le 50e anniversaire, par Katherine Taylor, et dont une représentation paraît sur la couverture avant intérieure, contient ce qui suit :

Notre devise
La barrière MacNaughton de la BFC Kingston
Notre couleurs
Les anciens et les nouveaux uniformes
Notre chanson régimentaire
Les insignes de coiffure des 50 dernières années
Le général A.G.L. MacNaughton
Sadie
Une cordelière régimentaire
Les installations d'essais du Centre d'essais techniques (Terre)
Un transport de troupes blindé Kangourou
Un camion 2 1/2 tonnes M135 (avec une grue HIAB) en service pour les Nations Unies
La récupération d'un véhicule autoneige dans l'Arctique
Un hélicoptère Hiller avant un vol d'essai, mais après avoir été réparé par un technicien du GEMRC
Une ligne de révision d'un char Léopard au 202e Dépôt d'ateliers
Une dépanneuse «Diamond T» soulevant la chenille d'un char
Un défilé à l'École du GEMRC
Une démonstration de démontage/montage d'une Jeep à un carrousel militaire
Le char commémoratif à Courcelles, France
Des stagiaires du GEM en classe
Discutant d'un problème de soutien avec un officier des armes de combat
Un bureau de vérification dans une tente de l'époque de la deuxième guerre mondiale
Un bon de commande
Vérifications des calculs de conception technique
Des techniciens de conduite du tir travaillant sur une table de travail électronique et sur un caisson optique
Un technicien de véhicules vérifiant un vacuomètre
Un technicien des matériaux soudant et travaillant de l'acier sur une enclume dans un camion
Un technicien d'armement faisant la révision d'une pièce d'artillerie
Lisant des nouvelles de la maison durant un moment de répit
Curling
Le garage Bluebell sur le Plateau du Golan
Le remplacement du moteur d'un char Sherman avec un véhicule blindé de dépannage
Le chargement d'un véhicule blindé polyvalent sur un camion plate-forme
Une balayeuse de pistes en réparation
L'inspection de jeeps M38
Entraînement d'habilité au maniement des armes
Un garde du drapeau du Service

Acknowledgements

Thanks to those who answered the Editors' call for help in providing material and ideas for this publication:

Craftsman D.J. (Douglas) Lee
(1 Cdn Inf Div Wksp 1944-1945)
Craftsman R.G. Plume
(204 Wksp and 17 Coy RCEME, Wolesley Barracks 1950)
Craftsman JE (John) Johnston
(81 LAD, Italy, 1944)
Mr. G.A. Urch
(for Private J Newsham, 4 Cdn Inf Bde Wksp Recovery Section, England, 1944)
Staff Sergeant E. (Ernie) Dalmage
(48 LAD, Holland and Germany,1944-1945)
Craftsman H. (Harvey) Bray
(Germany and Holland 1944-1945)
(rank unknown) E.S. (Earl) Schmitt
(Base Workshop, Bordon, England, 1943-1944)
Warrant Officer R.C. (Richard) Ross
(LETE 1968)
(rank unknown) J.H. (Howard) Puckett
(HQ First Army Troops, England, 1943-1945)
(rank unknown) H.A. (Hugh) MacDonald
(Base Workshop, Havannah Barracks, Bordon, England, 1944-1945
(rank unknown) Ray Cross
Colonel M.C. (Murray) Johnston (Retd)
for his extensive contribution of both articles and sidebar material, and for his excellent reference book "Canada's Craftsmen" which was used extensively by the Editors and many authors.

and to:

The **Editors** of the ***Legion*** and the ***Canadian Defence Quarterly*** magazines, who helped by notifying their readers of the need for material for the publication.
Mr. Fred Gaffin, author of "In the Eye of the Storm: a History of Canadian Peacekeeping", for permission to reproduce maps from his book.
The **Curators and Staffs** of the **CFB Borden Military Museum** and the **Canadian War Museum** for their assistance with research and the provision of material.

NOTE: When a rank is given above it is, to the best of the Editors' understanding, correct for the period for which the material was provided. The rank is not intended to reflect any subsequent rank changes, or the rank held by the individual upon retirement from RCOC(E)/RCEME/LORE/LEME/EME.

Remerciements

Sincères remerciements à ceux qui ont répondu à l'appel de la rédaction pour fournir du matériel ou donner des idées pour rendre possible cette publication :

Artisan D.J. (Douglas) Lee
(Atelier de la 1re Division de l'infanterie canadienne 1944-1945)
Artisan R.G. Plume
(204e Atelier et 17e Compagnie du GEMRC, Caserne Wolesley 1950)
Artisan J.E. (John) Johnston
(81e Équipe de dépannage, Italie, 1944)
M. G.A. Urch
(pour le soldat J. Newsham, Section de récupération de l'atelier de la 4e Brigade de l'infanterie canadienne, Angleterre, 1944)
Sergent d'état-major E. (Ernie) Dalmage
(48e Équipe de dépannage, Allemagne et Hollande 1944-1945)
Artisan H. (Harvey) Bray
(Allemagne et Hollande 1944-1945)
(grade inconnu) E.S. (Earl) Schmitt
(Atelier de la base, Bordon, Angleterre, 1943-1944)
Adjudant R.C. (Richard) Ross
(CETT 1968)
(grade inconnu) J.H. (Howard) Puckett
(QG, 1re troupe d'armées, Angleterre, 1943-1945)
(grade inconnu) H.A. (Hugh) MacDonald
(Atelier de la base, Caserne Havannah, Bordon, Angleterre, 1944-1945)
(grade inconnu) Ray Cross
Au colonel (à la retraite) Murray Johnston
pour son apport important grâce à ses articles et aussie pour son livre «Canada's Craftsmen», qui a servi de référence à l'équipe de rédaction et à plusieurs auteurs.

ainsi que :

Les **rédacteurs en chef** de la revue ***Legion*** et de la ***Revue canadienne de défense*** qui ont informés leurs lecteurs de nos besoins de matériel pour cette publication;
à **M. Fred Gaffin**, auteur de «In the Eye of the Storm: a History of Canadian Peacekeeping» pour la permission de reproduire des cartes de son livre;
aux **conservateurs et au personnel** du **Musée d'histoire militaire de la BFC Borden** et du **Musée canadien de la guerre** pour leur aide en matière de recherches et la provision de matériel.

NOTE: Lorsqu'un grade est donné ci-dessus, il est, au meilleur de notre connaissance, conforme à l'époque de la provenance du matériel. Il ne reflète donc pas les changements de grades qui ont suivi, ni le grade que la personne détenait au moment de prendre sa retraite du RCOC(E)/GEMRC/G MAT/GEMT/GEM.



The past and serving members of RCEME, and it's successors, would like to thank the following sponsors for supporting the 50th anniversary celebrations.

Les membres et les anciens du GEMRC et des services qui lui ont succédé remercient les commanditaires mentionnés ci-dessous pour leur appui aux célébrations de notre 50e anniversaire.

Builder / Patron Corporatif

ADGA Group



AV Technology Corporation



Cummins Ontario Inc.



DEW Engineering and Development Ltd.



Diemaco (1984) Inc.



Diesel Division, General Motors of Canada Ltd.



GIAT Industries



Godfrey Aerospace Inc.



Les Technologies Industrielles SNC Inc.



Mercedes-Benz Canada Inc.



Navistar International Corporation Canada



Northern Telecom



Oerlikon Aerospace Oerlikon Aerospace



Prior Data Sciences Ltd.



STEYR Trucks



Valcom Ltd.



Western Star Trucks Inc.

Communications Sponsor / Commanditaire des Communications

CANTEL Cantel

Patron / Parrain Corporatif

Computing Devices Canada

FN Herstal

Goodyear Canada Inc.

Primetech Electronics Inc.

RDM Holland

Webasto Thermosystems (Canada) Ltd.

Zenon Environmental Systems Inc.

Sponsor / Donateur Corporatif



Aerospatiale Canada Inc.



AlliedSignal Aerospace Canada



Bombardier Inc.



British Aerospace Canada Ltd.



Canadian Blue Bird Coach Ltd.



Canadian Marconi Company



DMR Group Inc.



Gentherm Power Inc.



GMA Cover Corp.



J.I. Case Canada



MaK System Gesellschaft mbH

Martin Marietta Canada Ltd.

Mechron Energy Ltd.



Michelin Tires (Canada) Ltd.



MIL-QUIP Inc.



Mitchell International



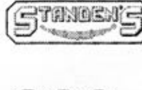
P&L Services



SEI Industries Ltd.



Software Kinetics Ltd.



Standen's Ltd.



TES Ltd.

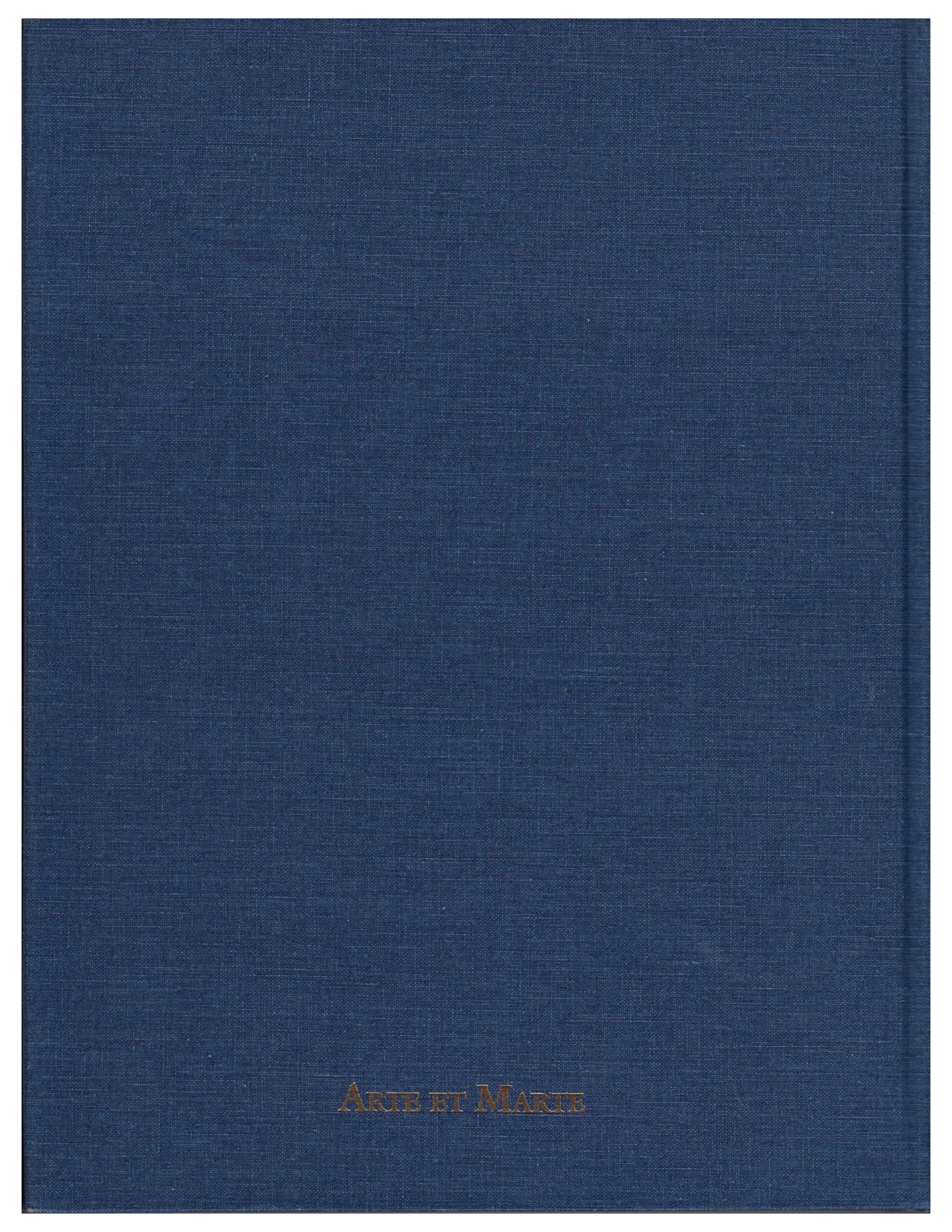


Wes-T-rans Ltd.



W.R. Davis Engineering Ltd.


YOU'RE A HANDSOME BRUTE AT '50'
R.C.E.M.E.'S 50TH ANNIVERSARY
EARL HODGE SEPT. 1993


Arte et Marte